أكاديمية أكسفورد للدراسات العالية
بالتعاون مع جامعة أسيوط

بعض الخصائص المزاجية
وأساليب المعاملة الوالدية كما يدركها الأبناء
وعلاقتها بارتكاب الحوادث المرورية

دراسة مقدمة من

محمد بن علي سمران البنيان الحربي

للحصول على درجة

دكتوراه الفلسفة في التربية

" علم نفس تربوي "

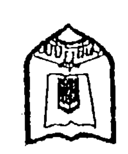
إشراف

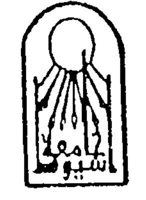
الأستاذ الدكتور
أحمد عثمان صالح طنطاوي
أستاذ علم النفس التربوي
بكلية التربية . جامعة أسيوط

الدكتور
ثابت محمد صالح القحطاني
أستاذ مناهج البحث المساعد
بكلية التربية جامعة أم القرى

١٤١٩هـ ـ ١٩٩٨م

بسم الله الرحمن الرحيم





أكاديمية أكسفورد للدراسات العالية
بالتعاون مع جامعة أسيوط

بعض الخصائص المزاجية
وأساليب المعاملة الوالدية كما يدركها الأبناء
وعلاقتها بارتكاب الحوادث المرورية

دراسة مقدمة من

محمد علي سمران البنيان الحربي

للحصول على درجة
دكتوراه الفلسفة في التربية
" علم نفس تربوي "

إشـــراف

الأستاذ الدكتور	الدكتور
أحمد عثمان صالح طنطــاوي	ثابت محمد صالح القحــطاني
أستاذ علم النفس التربوي	أستاذ مناهج البحث المساعد
بكلية التربية - جامعة أسيوط	بكلية التربية - جامعة أم القرى

١٤١٩هـــ - ١٩٩٨ م


بسم الله الرحمن الرحيم

بسم الله الرحمن الرحيم

تم مناقشة هذه الرسالة يوم الثلاثاء الموافق ٣ جمادي الأولى ١٤١٩هـ الموافق ٢٥ من أغسطس ١٩٩٨ م ، وتكونت لجنة الحكم على الرسالة من :

١- الأستاذ الدكتور/ **فؤاد عبد اللطيف أبوحطب**
أستاذ علم النفس التربوي — " **رئيساً**
بكلية التربية – جامعة عين شمس . — **ومناقشاً** "

٢- الأستاذ الدكتور/ **صلاح عبد المنعم حوطر**
أستاذ علم النفس التربوي
ونائب رئيس جامعة حلوان " سابقا" . — " **مناقشاً** "

٣- الأستاذ الدكتور/ **أحمد عثمان صالح طنطاوي**
أستاذ علم النفس التربوي
بكلية التربية – جامعة أسيوط . — " **مشرفاً** "

٤- الدكتور/ **ثابت محمد صالح القحطاني**
أستاذ مناهج البحث المساعد
بكلية التربية – جامعة أم القرى . — " **مشرفاً** "

وقد أوصت لجنة الحكم على الرسالة بمنح الطالب درجة دكتوراه الفلسفة في التربية " تخصص علم نفس تربوي " ، وأوصت بطبع الرسالة وتداولها مع الجامعات ، ومراكز البحوث المتخصصة .

الإهـــــــداء

مع أسمى آيات الحب والولاء والتقدير أهدي ثمرة جهدي هذا المتواضع إلى صاحب السمو الملكي الأمير نايف بن عبد العزيز وزير الداخلية الذي جعل السلامة المرورية وأمن المواطن همه الأول ، حتى أصبح الأمن في وطننا مضرب الأمثال .

الباحـــــث

شكر وتقدير

أبدأ بشكر الله الذي أنعم عليّ بنعمة الإسلام ونعمة العلم وأكرمني بإتمام هذه الدراسة ، وأصلي وأسلم على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين .

واعترافاً لكل ذي فضل بفضله يسعدني أن أتقدم بخالص شكري إلى أستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور/ أحمد عثمان صالح طنطاوي أستاذ علم النفس التربوي بكلية التربية بجامعة أسيوط والذي يعمل حالياً أستاذاً بقسم علم النفس بكلية العلوم الاجتماعية بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض ، على تفضله بالإشراف على هذه الرسالة وعلى ما قدم لي من توجيه وإرشاد ، فقد كانت آراؤه القيمة وتوجيهاته السديدة خير معين لي في هذه الدراسة التي عاشها معي خطوة بخطوة منذ أن كانت فكرة حتى برزت إلى حيز الوجود فجزاه الله عني خير الجزاء وجعل ذلك في ميزان حسناته .

كما يسعدني أن أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى أستاذي الفاضل الدكتور/ ثابت محمد صالح القحطاني ، أستاذ مناهج البحث المساعد بكلية التربية بجامعة أم القرى بمكة المكرمة على تفضله بالإشراف على هذه الرسالة وعلى اهتمامه ، فله مني جزيل الشكر والتقدير .

كما أقدم خالص شكري وتقديري إلى جميع المسؤولين في جامعة أسيوط وعلى رأسهم مدير الجامعة حفظه الله ، وعميد كلية التربية ، وكذلك أقدم خالص الشكر لمعالي مدير جامعة أم القرى ،

وعميد كلية التربية ، ورئيس قسم علم النفس ، على ما قدمـــوه مـــن عون لي في هذه الدراسة ، والشكر موصول إلى القائمين على أكاديمية أكسفورد للدراسات العالية .

وأخص بالشكر الأستاذ الدكتور/ أحمد بسام الساعي ، الذي قدم لي العون في تسجيل هذه الدراسة جزاه الله عني خير الجـــزاء ، كمـــا أتوجه بشكري إلى الأستاذ الدكتور/ يوسف عوض ، على ما قدمه لـــي من عون لإتمام هذه الدراسة .

وأتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى الدكتور/ عوض الجميعـــي ، أستاذ النقد والبلاغة بجامعة أم القرى ، على تفضلـــه بمراجعـــة لغـــة البحث .

كما يسعدني أن أقدم شكري وتقديري لصاحب المعـــالي مديـــر الأمن العام ونائبه ، ومدير شرطة منطقة مكة المكرمة ، ومدير شـــرطة العاصمة المقدسة ، وزملائي الضباط في مكة المكرمة ، وجدة والطائف على ما قدموه لي من عون ومساعدة وتوجيه .

كما أعرب عن شكري وتقديري للأساتذة الدكتور/ فاروق عبـــد السلام ، والدكتور/ ميسرة كايد طـــاهر ، والدكتـــور/ نبيـــل الســـيد ، والدكتور/ إبراهيم أبو سعيد على ما بذلوه من عون وما قدموه لي مـــن جهد وتوجيه رغم مشاغلهم وظروفهم .

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر الصادق للأخوين الفاضلين الأستاذ/ هاشم الأهدل، والأستاذ/ بختيار شامي ، بجامعة أم القرى على ما بذلوه من جهد في تحليل بيانات الدراسة بالحاسب العلمي بجامعة أم القرى .

ويجدر بي ألاّ أنسى وافر الشكر والتقدير للأستاذة / ميسون البنيان ، بقسم اللغة الإنجليزية بكلية التربية ، على جهدها المشكور في مراجعة ترجمة ملخص الدراسة .

كما أقدم خالص الشكر والتقدير للأستاذ / عبد الحي فضل أحمد العلي ، على جهوده المتواصلة في طبع وتنسيق هذه الرسالة حتى خروجها بهذا الشكل .

وأخيراً أقدم أسمى معاني الحب والتقدير لوالديّ حفظهما الله وزوجتي وأبنائي وأتمنى من الله المولى عز وجل أن يثيبهم ويجزيهم خير الجزاء على توفيرهم البيئة الملائمة لإتمام هذه الدراسة .

الباحث

فهـــرس المـــوضـــوعـــات

فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

فهـــــرس الجـــــداول

فهـــرس الجـــداول

فهــــرس الجــــداول

فهــــرس الجــــداول

فهـــرس الجـــداول

فهـــــــرس الأشكال

فهــــــرس الملاحق

الفصل الأول

الفصل الأول

التعريف بالدراسة

- مقدمة الدراسة .
- تحديد مشكلة الدراسة .
- تساؤلات الدراسة .
- أهداف الدراسة .
- أهمية الدراسة .
- مصطلحات الدراسة .

المقـــــدمــة :

تعد حوادث المرور ، من أهم و أخطر المشكلات التي تعاني منها دول العالم فـــي العصر الحديث ، لما ينتج عنها من خسائر بشرية ، ومادية تؤثر فـــي التخطيـــط والتنمية لهذه الدول ، ومن الملاحظ أن تزايد هذه المشـــكلة يـــأتي تبعـــاً للتطـــور الحضاري والحاجة إلى استخدام السيارات الأمر الذي أدى إلى زيادة أعداد هــــذه السيارات على الطرق حتى أصبحت حوادثها من المشكلات الرئيســـة فـــي هـــذا العصر .

والمملكة العربية السعودية تعد من الدول التي تعاني من هـــذه المشـــكلة ، نتيجـــة للنهضة التنموية الشاملة التي تعيشها ، والتي كان من نتائجها إنشاء العديـــــد مـــن المشاريع الأساسية الضخمة في مختلف المجالات الصناعية والزراعية والعمرانيـــة وقد صاحب هذه النهضة زيادة هائلة في أعداد السيارات فـــي المملكـــة العربيـــة السعودية ، وتشير الإحصاءات الصادرة من الإدارة العامة للمرور بالمملكة العربية السعودية إلى زيادة أعداد السيارات المسجلة من عام ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م إلى عـــام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م من ١١٢٠٤٨ سيارة إلى ٦٣١٣٧١٣ سيارة ، وجدول رقم ١ يوضح الزيادة في أعداد السيارات في المملكة فـــي المـــدة المشـــار إليـــها آنفـــاً (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ، ٣) * ✱

---

* الرقم الأول يشير إلى السنة بالهجري والميلادي ، والرقم الثـــاني يشـــير إلـــى الصفحة أو الصفحات .

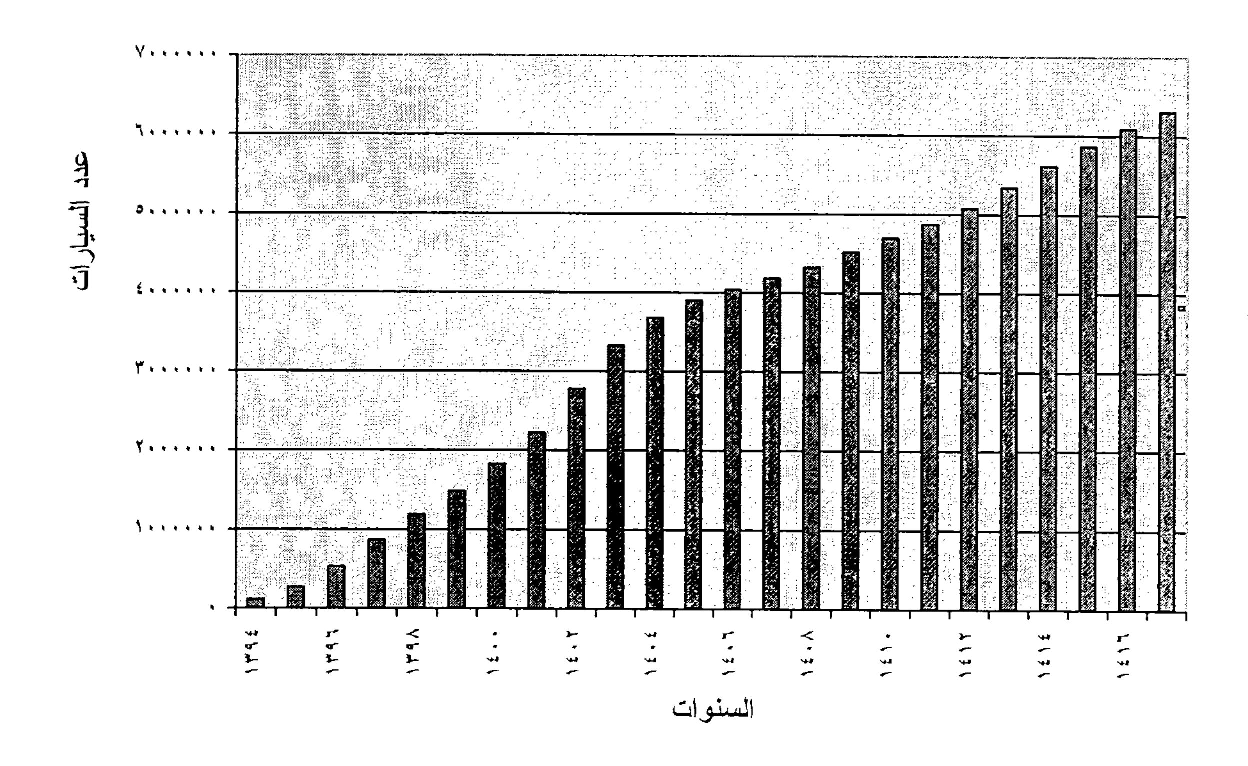
✱ هذه الإحصائية هي آخر إحصائية استطاع الباحث التوصل اليها وذلك قبل كتابة تقرير الدراسة .

جدول ١

يوضح الزيادة في أعداد السيارات المسجلة في المملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ/ ١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م

السنـــة	عدد السيارات المسجلة سنوياً بالمملكة	العدد التراكمي للسيارات المسجلة	نسبة الزيادة %	السنـــة	عدد السيارات المسجلة سنوياً بالمملكة	العدد التراكمي للسيارات المسجلة	نسبة الزيادة %
١٣٩٤هـ	١١٢٠٤٨	١١٢٠٤٨	سنة الأساس	١٤٠٦هـ	٢٢٤٣٧٤	٣٩٠١٢٧١	٣٤٨٢
١٣٩٥هـ	١٥٩٣٣٩	٢٧١٣٨٧	٢٤٢	١٤٠٧هـ	١٤٧٠٠٥	٤١٨٥٠١٧	٣٧٣٥
١٣٩٦هـ	٢٦٠٠٨٢	٥٣١٤٦٩	٤٧٤	١٤٠٨هـ	١٤٦٢٥٣	٤٣٣١٢٧٠	٣٨٦٦
١٣٩٧هـ	٣٣٨٥٣٠	٨٦٩٩٩٩	٧٧٦	١٤٠٩هـ	١٩٣٦٧٨	٤٥٢٤٩٤٨	٤٠٣٨
١٣٩٨هـ	٣١٩٩٣٦	١١٨٩٩٣٥	١٠٦١	١٤١٠هـ	١٨٢٥٤٤	٤٧٠٧٤٩٢	٤٢٠١
١٣٩٩هـ	٢٩٠٢٠٧	١٤٨٠١٤٢	١٣٢١	١٤١١هـ	١٦٦٩٧٥	٤٨٧٤٤٦٧	٤٣٥٠
١٤٠٠هـ	٣٤٦٣٦٣	١٨٢٦٥٠٥	١٦٣٠	١٤١٢هـ	٢١١٠٦٤	٥٠٨٥٥٣١	٤٥٣٩
١٤٠١هـ	٣٩٨٤٢٤	٢٢٢٤٩٢٩	١٩٨٦	١٤١٣هـ	٢٥٩٥٠٨	٥٣٤٥٠٣٩	٤٧٧٠
١٤٠٢هـ	٥٥٠٩٠٨	٢٧٧٥٨٣٧	٢٤٧٧	١٤١٤هـ	٢٧٣٦٠١	٥٦١٨٦٤٠	٥٠١٤
١٤٠٣هـ	٥٥٠١٩٨	٢٧٧٥٨٣٧	٢٩٦٨	١٤١٥هـ	٢٤٩٥٣٩	٥٨٦٨١٧٩	٥٢٣٧
١٤٠٤هـ	٣٥٠٨٦٢	٣٣٢٦٠٣٥	٣٣٨١	١٤١٦هـ	٢٢٢٧٦٧	٦٠٩٠٩٤٦	٥٤٣٦
١٤٠٥هـ	١٣٦٧٤١	٤٠٣٨٠١٢	٣٦٠٤	١٤١٧هـ	٢٤٦١٢٠	٦٣١٣٧١٣	٥٦٣٤

هذا كما يوضح شكل ١ الاضطراد المتزايد في أعداد السـيارات فـي المملكـة العربية السعودية فـي الفـترة مـن عـام ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م وحتـى عـام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م ٠



شكل رقم ١

يوضح الزيادة في أعداد السيارات المسجلة سنوياً بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م

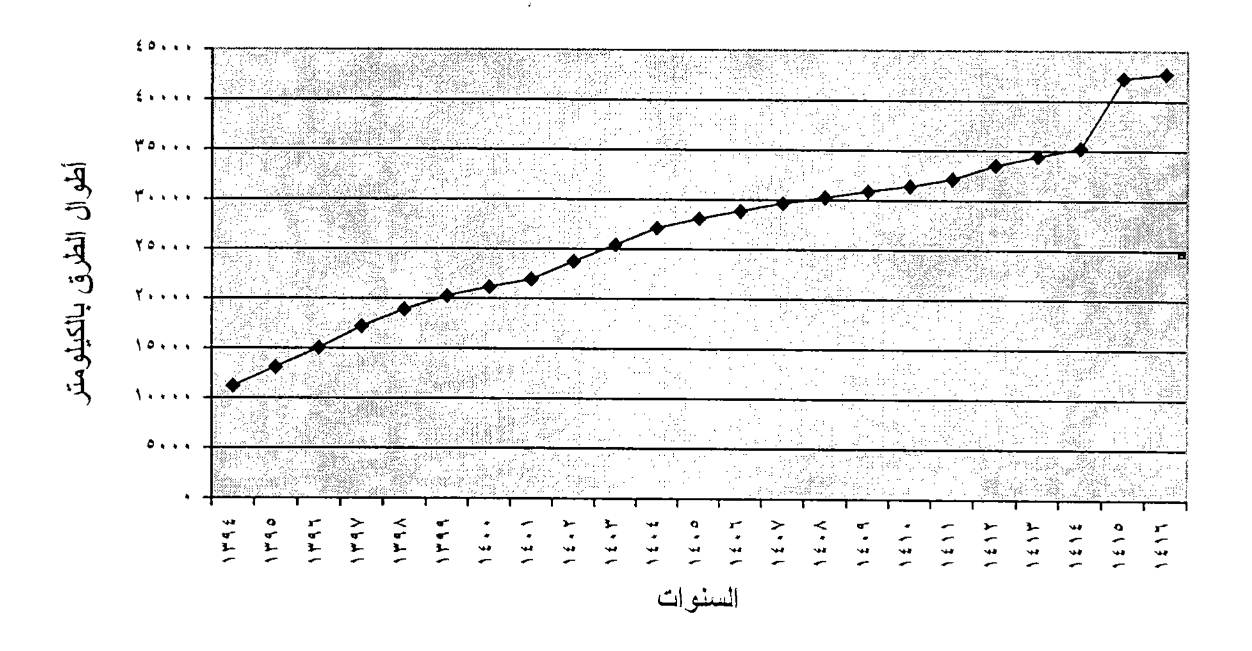
ويرى الباحث أن الزيادة المطردة في أعداد السيارات ترجع إلى عدد من العوامل منها :

أولاً : زيادة أطوال الطرق في المملكة في المدة من ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م الى ١٤١٦هـ / ١٩٩٦م ، كما أشارت الى ذلك أحدث الإحصاءات الصادرة من وزارة المواصلات في عام ١٤١٦هـ/ ١٩٩٦م حيث أوضحت ازدياد أطوال الطرق من ١١٢٣٤ كم إلى ٤٢٧٠٠ كم ، وجدول رقم ٢ ، وشكل رقم ٢ يوضحان ذلك٠

جدول ٢

يوضح الزيادة في أطوال الطرق في المملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤ هـ/١٩٧٤م إلى عام ١٤١٦هـ/١٩٩٦م

السنة	أطوال الطرق (كم)	نسبة الزيادة %	السنة	أطوال الطرق (كم)	نسبة الزيادة %
١٣٩٤هـ	١١٢٣٤	سنة الأساس	١٤٠٦هـ	٢٨٨٨٣	٢٥٧
١٣٩٥هـ	١٣١٢٠	١١٧	١٤٠٧هـ	٢٩٦٨٧	٢٦٤
١٣٩٦هـ	١٥٠٣٨	١٣٤	١٤٠٨هـ	٣٠٢٣٣	٢٦٩
١٣٩٧هـ	١٧٢٠٠	١٥٣	١٤٠٩هـ	٣٠٩١٠	٢٧٥
١٣٩٨هـ	١٨٩٠٠	١٦٨	١٤١٠هـ	٣١٤١١	٢٨٠
١٣٩٩هـ	٢٠٢٣٨	١٨٠	١٤١١هـ	٣٢١٢٩	٢٨٦
١٤٠٠هـ	٢١١٥٤	١٨٨	١٤١٢هـ	٣٣٤٨١	٢٩٨
١٤٠١هـ	٢١٩٢٦	١٩٥	١٤١٣هـ	٣٤٤١٥	٣٠٦
١٤٠٢هـ	٢٣٧٥٣	٢١١	١٤١٤هـ	٣٥٢٥٣	٣١٤
١٤٠٣هـ	٢٥٤٧٠	٢٢٧	١٤١٥هـ	٤٢٢٤٩	٣٧٦
١٤٠٤هـ	٢٧١٣٧	٢٤٣	١٤١٦هـ	٤٢٧٠٠	٣٨٠
١٤٠٥هـ	٢٨١٠٥	٢٥٠			



شكل ٢

يوضح الزيادة في أطوال الطرق بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة من عـــام : ١٣٩٤ هـ/١٩٧٤م إلى عام : ١٤١٦هـ/١٩٩٦م

ثانياً : زيادة عدد سكان المملكـــة مـــن سبعة ملاييـــن نسـمة فـــي عام١٣٩٤هـ /١٩٧٤م إلى (١٦.٩) مليون نسمة حسب آخر احصائية لعدد السكان في المملكة ١٤١٦هـ / ١٩٩٦م .

ثالثاً : زيادة حركة الاستيراد وانخفاض الضرائب علـــى الســيارات ، حيث بلغ عدد السيارات المستوردة عام ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م ١١٢٠٤٨ سـيارة فـــي حيـــن بلـــغ عـــدد الســيارات المســتوردة فـــي عـــام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م ٢٤٦١٢٠ سيارة ، هـــذا فضـــلاً عـــن أن نســبة الضرائب على السيارات بلغت ٣% في عـــام ١٣٩٤هـ/ ١٩٧٤م ، ونسبـــة ١٢ % في عام ١٤١٧هـ/١٩٩٧ .

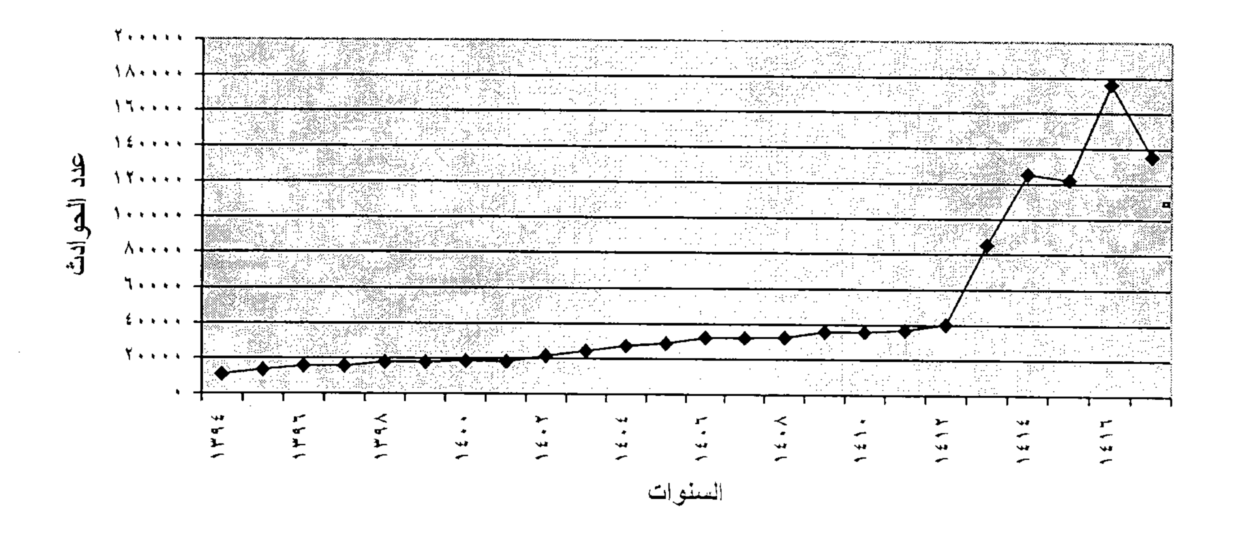
رابعاً : تحسن المستوى المعيشي للمواطنيـــن فـــي المملكـــة العربيـــة السعودية .

وصاحب الزيادة في كل من أعداد السيارات وأطوال الطرق ارتفاع فـي عدد الحوادث المرورية وذلك خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ /١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ / ١٩٩٧م كما يتضح ذلك من الجـداول ١،٢،٣ ؛ فقد بلغ مجموع هذه الحوادث عـام ١٣٩٤هـ /١٩٧٤م (١٠٨٩٧) حادثاً ثم توالت الزيادة في أعداد الحوادث حتى بلغ مجموعها في عـام (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م) (١٣٥٧٦٣) حادثاً نتج عن هذه الحوادث فـي تلك الفترة حوالي ٦٥٠٠٠ متوفي ، وحوالي نصـف مليـون مصـاب بمعدل سنوي قدره ٢٨٢٧ متوفى ، ٢١١٩١ مصاباً في السنة الواحدة. كما يوضح ذلك جدول رقم ٣ والأشكال ٣،٤،٥ .

جدول ٣

يوضح أعداد الحوادث المرورية والمصابين والمتوفين فيها بالمملكة خلال الفترة من عام ١٣٩٤ هـ/١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م

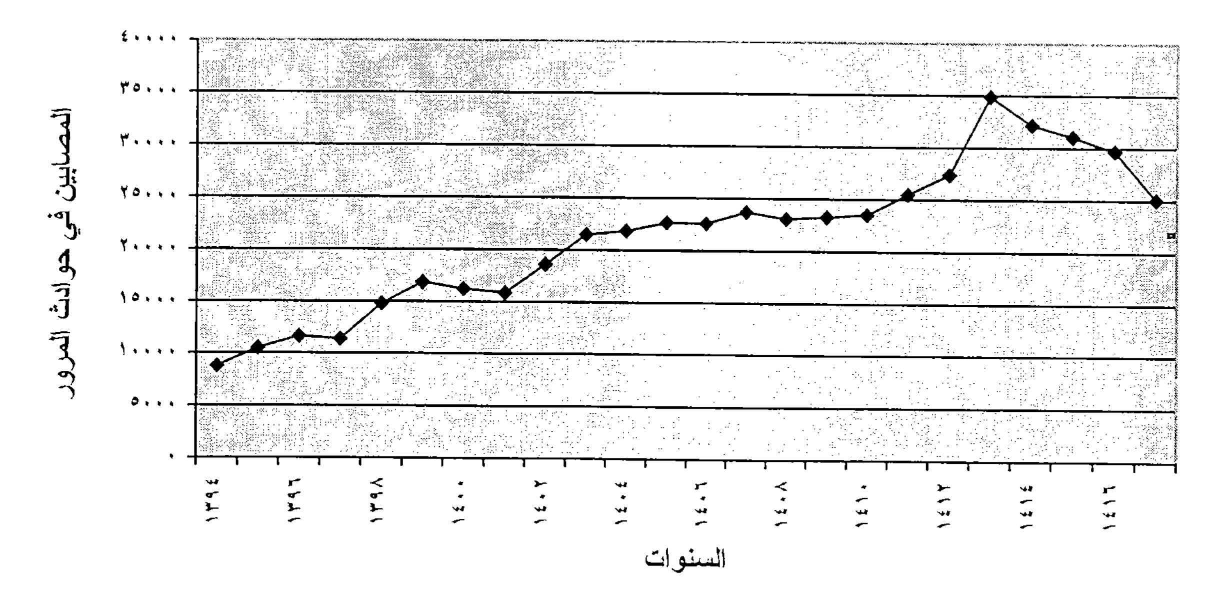
السنة	عدد حوادث المملكة	نسبة الزيادة %	عدد المصابين بالمملكة	نسبة الزيادة %	عدد المتوفين بالمملكة	نسبة الزيادة %
١٣٩٤هـ	١٠٨٩٧	سنة الأساس	٨٧٧١	سنة الأساس	١١٥٤	سنة الأساس
١٣٩٥هـ	١٣٤٧٥	١٢٤	١٠٥٣٢	١٢٠	١٥٩٤	١٣٨
١٣٩٦هـ	١٥٧٠٩	١٤٤	١١٦٠٦	١٣٢	١٩٧٥	١٧١
١٣٩٧هـ	١٥٧٨٥	١٤٥	١١٤١٣	١٣٠	٢٠٣٣	١٧٦
١٣٩٨هـ	١٨٠٥١	١٦٦	١٤٨٢٤	١٦٩	٢٣٧٨	٢٠٦
١٣٩٩هـ	١٧٧٤٣	١٦٣	١٦٨٣٢	١٩٢	٢٨٧١	٢٤٨
١٤٠٠هـ	١٨٧٥٨	١٧٢	١٦٢١٨	١٨٥	٢٧٣١	٢٣٧
١٤٠١هـ	١٨١٩٧	١٧٠	١٥٨٦٢	١٨١	٢٤٢٧	٢١٠
١٤٠٢هـ	٢١٥٩٧	١٩٨	١٨٦١٦	٢١٢	٢٩٥٣	٢٥٦
١٤٠٣هـ	٢٤٥٩٤	٢٢٦	٢١٤٧٥	٤٤٥	٣١٩٩	٢٧٧
١٤٠٤هـ	٢٧٣٤٨	٢٥١	٢١٨٥٠	٢٤٩	٣١٣٨	٢٧٢
١٤٠٥هـ	٢٩٠٥٢	٢٦٧	٢٢٦٣٠	٢٥٨	٣٢٧٦	٢٨٣
١٤٠٦هـ	٣٢٠٩٢	٢٩٥	٢٢٦٠٢	٢٥٧	٢٧٠٣	٢٣٤
١٤٠٧هـ	٣٢٠٢٤	٢٩٤	٢٣٧٢٤	٢٧٠	٢٨١٤	٢٤٤
١٤٠٨هـ	٣٢٥٨٤	١٩٩	٢٣٠٥٩	٢٦٣	٢٥٨٥	٢٢٤
١٤٠٩هـ	٣٥٧٤٤	٣٢٨	٢٣٢٧٨	٢٦٥	٢٦٤٧	٢٢٩
١٤١٠هـ	٣٥٧٩٩	٣٢٩	٢٣٥٢٦	٢٦٨	٢٦٩٧	٢٣٤
١٤١١هـ	٣٧٠٢٧	٣٤٠	٢٥٥٢٦	٢٩١	٣٢٣٢	٢٨٠
١٤١٢هـ	٤٠٠٧٦	٣٦٨	٢٧٣٨٥	٣١٢	٣٤٩٥	٣٠٣
١٤١٣هـ	٨٥٢٧٧	٧٨٣	٣٤٨٨٠	٣٩٨	٣٧١٩	٣٢٢
١٤١٤هـ	١٢٥٣٢٤	١١٥٠	٣٢١٣٣	٣٦٦	٤٠٧٧	٣٥٣
١٤١٥هـ	١٢٢١٤٠	١١٢١	٣١٠٣٣	٣٥٤	٣٧٨٩	٣٢٨
١٤١٦هـ	١٧٦١٣٢	١٦١٦	٢٩٦٩٨	٣٣٩	٣٥٤٥	٣٠٧
١٤١٧هـ	١٣٥٧٦٣	١٢٤٦	٢٥٠٧٨	٢٨٦	٣١٣١	٢٧١
المجموع	١١٢١١٨٨	–	٥١٢٥٥١	–	٦٨١٦٣	–



شكل ٣

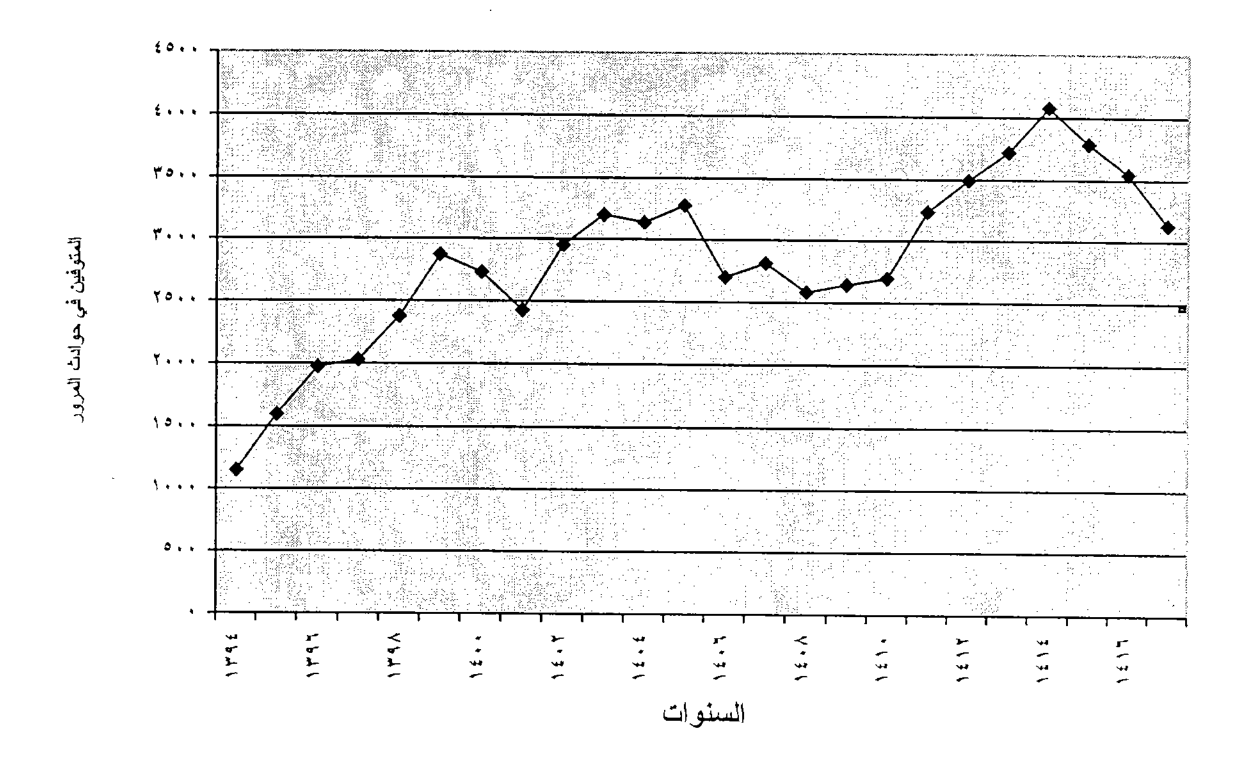
يوضح أعداد الحوادث المرورية بالمملكة خلال الفترة من عام ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م

كما يوضح شكل رقم ٤ أعداد المصابين في الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية من عام ١٣٩٤هـ/١٩٧٤ إلى عام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م



شكل ٤

يوضح أعداد المصابين في الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤ هـ/١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م



شكل ٥

يوضح أعداد المتوفين في الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية خلال الفترة من عام ١٣٩٤ هـ/١٩٧٤م إلى عام ١٤١٧هـ/١٩٩٧م

ويشير أمين قشقري (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م ، ٤٠-٤١) إلى ارتفاع معدل الوفيات في المملكة العربية السعودية مقارنة بعدد من دول العالم المختلفة حسب ما اشارت اليه احصائيات حوادث المرور في هذه الدول خلال عام ١٤١٤هـ /١٩٩٤م حسب الإحصائيات الصادرة من بعض هذه الدول ، وجدول رقم ٤ يوضح معدل الوفيات بسبب حوادث المرور في المملكة وبعض الدول المختلفة خلال هذه الفترة .

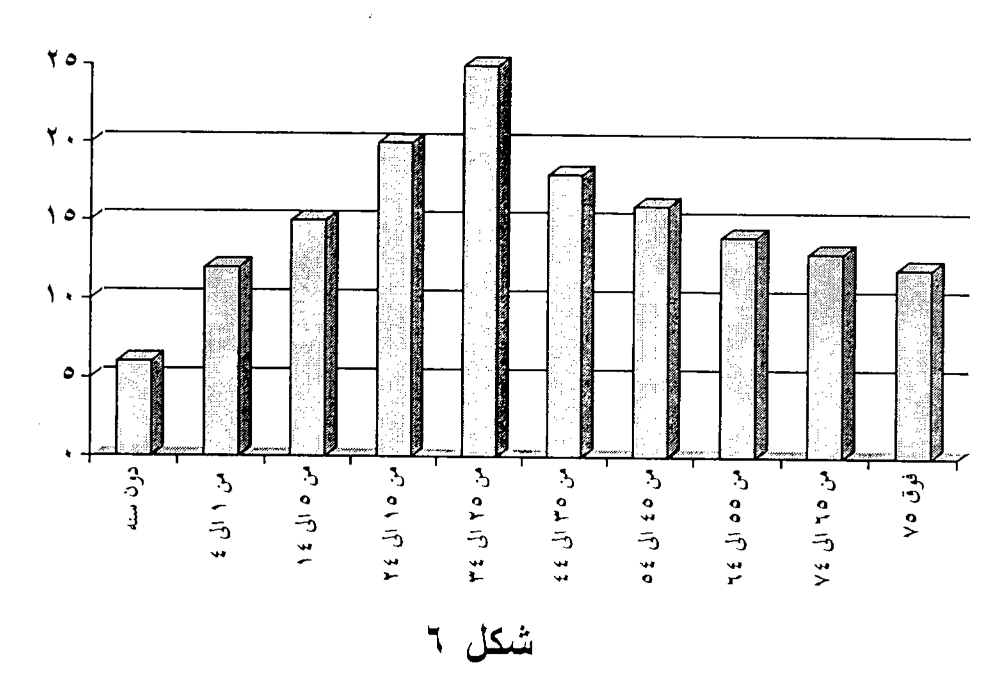
جدول ٤

يوضح معدل الوفيات بسبب حوادث السيارات لكل ١٠٠,٠٠٠ نسمة من السكان في بعض الدول المختلفة في عام ١٤١٤هـ / ١٩٩٤م

الـــدولـــة	السكان بالمليون	عدد الوفيات	معدل الوفيات لكل ١٠٠,٠٠٠ من السكان بسبب حوادث السيارات
المملكة العربية السعودية	١٦,٩	٤٠٧٧	٢٤
اليونان	١٠,٤	٢١٩٥	٢١
لكسمبورج	٠,٤	٧٤	١٩
بلجيكا	١٠,١	١٦٩٢	١٧
النمسا	٨	١٣٣٨	١٧
الولايات المتحدة الأمريكية	٢٦٤	٤٠٦٧٦	١٦
فرنسا	٥٧,٢	٩٥٦٨	١٦
المجر	١٠,٢	١٥٦٢	١٥
أسبانيا	٢٩,٢	٥٦١٥	١٤
إيطاليا	٥٧,٢	٧١ر٤	١٣,٤
المانيا	٨١,٤	٩٨١٤	١٢
الدنمارك	٥ر٢	٥٤٦	١١
البحرين	٠,٥٦١	٦٣	١١
اليابان	١٢٥	١٢٧٦٨	١٠
سويسرا	٧	٦٧٩	١٠
الأردن	٤,٢	٤٠٠	٩,٥
فنلندا	٥,١	٤٨٠	٩
المملكة المتحدة	٥٨,٦	٣٨٥٧	٧
السويد	٨,٩	٥٨٩	٧
النرويج	٤,٣	٢٨٣	٧

ويلاحظ من جدول ٤ أن المملكة العربية السعودية تأتي في المرتبة الأولى بين مجموعة هذه الدول في معدل الوفيات بسبب الحوادث المرورية ، ويرى الباحث أن مرد ذلك يعود إلى عدد من العوامل منها عدم الالتزام بقواعد وأنظمة المرور مثل : تجاوز السرعة المحددة ، وقطع إشارات المرور ، وقيادة السيارات من قبل صغار السن الذين لايسمح النظام لهم بقيادة السيارات لعدم بلوغهم سن االسابعة عشرة ، وتشير إحصاءات الإدارة العامة للمرور(١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ٣٥,٢١) إلى ارتفاع نسبة حوادث المرور بين الشباب في المرحلة العمرية من (١٨-٣٩) عاماً ، حيث تبلغ نسبتها ٨ر٦٨% من إجمالي الحوادث المرورية .

كما يشير علي الغامدي (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م ، ٢٩) إلى أن نسبة ٧٨% من المتوفين في حوادث المرور تقل أعمارهم عن ٤٥ عاماً ، ٤٠% تقل أعمارهم عن ٢٥ عاماً ، ويوضح أن أعلى نسبة وفيات تقع في الفئة العمرية (٢٥-٣٤) عاماً يليها الفئة العمرية (١٥-٢٤) عاماً وهاتان الفئتان تمثلان شريحة الشباب في المجتمع الذي تبنى عليهم خطط التنمية وخسارتها تمثل خسارة فادحة للمجتمع ، وشكل رقم ٦ يوضح نسبة الوفيات نتيجة الحوادث المرورية حسب فئات العمر المختلفة والتي تشمل جميع المشتركين في الحوادث المرورية من سائقين وركاب ومشاة .



شكل ٦

يوضح نسبة الوفيات نتيجة الحوادث المرورية حسب العمر

ويشير عبدالسلام الذويبي (١٤١١هـ /١٩٩١م ، ١٨٣) إلى أن الآثار الاجتماعية لحوادث المرور بمثابة الحرب الباردة التي تقضي على المجتمع وأفراده •

كما يوضح عبدالجليل السيف وآخرون (١٤١٠هـ ١٩٩٠م ، ٨) العديد من الآثار النفسية والاجتماعية الناتجة عن حوادث المرور ، تتمثل في :

١- تأخرمقدرة بعض الأسر مادياً •

٢- تغير الهيكل المعيشي للأسرة بتشغيل النساء وصغار السن .

٣- لجوء بعض الأسر لطلب المعونة من المؤسسات الإجتماعية.

٤- إضطرابات العلاقة الزوجية نتيجة الإعاقة الناتجة عن الحوادث •

٥- اضطرابات الأبناء وضعف سلطة الضبط الإجتماعي •

٦- تدهور قيم ومعايير بعض الأسر نتيجة غياب سلطة الضبط الاجتماعي •

٧- اضطراب مفهوم الذات لدى المصابين أو بعض أفراد أسرهم .

كما تسبب الحوادث المرورية الكثير من الخسائر المادية والتي تؤثر على الإقتصاد الوطني وأهمها :

١- تكاليف العلاج الطبي للمصابين ، والتي تزداد كلما ازدادت فترة العلاج بالإضافة إلى تكاليف العناية والتأهيل الطبي .

٢- الإجازات المرضية : إن نسبة كبيرة من المصابين يشغلون وظائف في الدولة وفي القطاع الخاص وانقطاعهم عن العمل يحمل الدولة أعباءً مالية واقتصادية باهظة متمثلة في خسارة وقت الإنتاج .

٣- العاهات المستديمة : هناك نسبة من المصابين تصبح عاجزة عن العمل والإنتاج وهذه خسارة لاقتصاد الدولة .

ويشير عبدالعزيزالحميدي (١٤١٨هـ ، ٦٥-٦٦) إلى أن هناك أثاراً اقتصادية كبيرة تتركها حوادث المرور ، وهذه الآثار قد تكون في المال الخاص والعام ؛ وتتمثل الخسائر في المال الخاص في تهشم السيارات وتلفها وما ينفق من أموال في سبيل إصلاحها ، أما الخسائر التي تلحق بالمال العام فمنها اتلاف حواجز الطرق وأعمدة الكهرباء وإشارات المرور وغيرها .

وذكرت العديد من الدراسات إلى أن العوامل النفسية تسهم بدرجة كبيرة في وقوع العديد من الحوادث المرورية ؛ فقد أشارت دراسة عبدالحميد إبراهيم (١٤١٤هـ/١٩٩٤م) بأن الإتجاه نحو المخاطرة يرتبط ارتباطاً دالاً بالحوادث المرورية ، كما تؤكد دراسة بيرنيس Beirness (١٩٩٣،٦٤) إلى أن العوامل الشخصية مثل التهوروالغضب وادمان الكحوليات مسؤولة عما يزيد عن ٦٥% من أجمالي الحوادث المرورية .

كما تشير إحصائية الإدارة العامة للمـــرور بالريـــاض (١٤١٧هـــ / ١٩٩٧م ،٢١-٣٥) إلى أن العدد الأكبر من الحوادث المرورية بالمملكة يرجع إلى عدم التزام قائدي المركبات بقواعد ونظم المرور ، من أهمها تجاوز السرعة المحددة ، وقطع إشارات المـــرور ، وجـــدول رقـــم ٥ يوضح الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية وفق أسبابها ٠

جدول ٥

يوضح توزيع حوادث المرور بالمملكة وفق أسبابها خلال الفترة من عام : ١٤٠٤ هـ/١٩٨٤م إلى عام : ١٤١٧هـ/١٩٩٧م

السنوات	توقف غير نظامي	دوران غير نظامي	تجاوز غير نظامي	عدم التقيد بإشارات المرور	السرعة الزائدة	السائق تحت تأثير مسكر ومخدر	أسباب أخرى
١٤٠٤ هـ	٩٢٨	١٤٥٣	٣٩٧٩	٥٥٨٧	٢٣٩٥٣	٣٥٥	٥٧٥١
١٤٠٥ هـ	١٠٣٩	١٠٩٠	٣٩٠١	٤٨٢٧	١٩٦٦٧	٢٧٠	٥٨٩٠
١٤٠٦ هـ	١٧٥٣	١٧٤٧	٤٤٥٣	٥٢٦٨	٢٨٥٠٧	٣٧٢	٩٣١٢
١٤٠٧ هـ	١١٨٧	١٣٧٦	٢٨٠٨	٥٢٦٢	٢٠٢٣٠	٣٥٠	٨٨٧٤
١٤٠٨ هـ	٧٠٩	٩٨٣	٢٩٣٨	٦٣٠٤	١٨٤٧٢	٢٢٤	١١٣٩٨
١٤٠٩ هـ	٩٣١	١٠٧٠	٣٠٥٠	٧٥٥٩	١٨٧٧٠	٣٣٤	١١٩٣٤
١٤١٠ هـ	٨٠٥	١٢٥٠	٣٢٠٩	٥٧٥٠	١٦١٤٦	٣٢١	١٢٣٦٥
١٤١١ هـ	١١٢٤	١٣٧٠	٣٣٠٨	٧١٤٧	١٨٤١٤	٢٢٧	٩٣٦٩
١٤١٢ هـ	١١٧٧	١٦٠٤	٣٩٢٢	٦١٣١	١٧٤٠٦	٢١٠	١٣٢٥٥
١٤١٣ هـ	٦٢٠٠	٧٣٧٤	١١٦٧٩	١٣١٥٠	٤٠١٦٩	٢٠٣	١١٨٢٨
١٤١٤ هـ	١٢٢٧٣	١٤٢٧٧	١٥٧٧٥	٢٢٤٠٠	٥٦٠٨٤	٥٢٣	١٧٤٥٣
١٤١٥ هـ	١٣٠٤٥	١٤٨١٦	١٧٧٢٦	١٨٢٩١	٦٥٩٨١	٣٦٤	١٤٧٢٩
١٤١٦ هـ	١٣١٩٩	١٣٥٨٤	١٥٨٨١	٢٠٢٦٢	٤٦٦٢٢	٢٢٣	١٤٦٦٢
١٤١٧هـ	١٣٦٤٠	١٣٠٤٩	١٩٥٧٨	٢٠٦٥١	٥٣٦٥٨	٢٠٩	٢١٩٣١
المجموع	٦٨٠١٠	٧٥٠٤٣	١١١٢١٧	١٤٨٥٨٩	٤٤٤٠٧٩	٤٢٨٥	١٦٨٨١٣
النسبة المئوية	٦,٦٦	٧,٣٦	١٠,٩٠	١٤,٥٦	٤٣,٥٣	٠,٤٢	١٦,٥٤

يتضح من الجدول السابق أن أسباب حوادث المرور بالمملكة العربية السعودية تحدد على النحو التالي :

(١) ٤٣,٥٣% من إجمالي حوادث المرور للفترة المشار إليها كان سببها السرعة الزائدة ٠

(٢) ١٤,٥٦ من إجمالي الحوادث للفترة نفسها كان سببها عدم التقيد بإشارات المرور ٠

(٣) ١٠,٩٠% من الحوادث كانت نتيجة للتجاوزغير النظامي.

(٤) ٧,٣٦% من الحوادث نتيجة للدوران غير النظامي ٠

(٥) ٦,٦٦% من الحوادث نتيجة للتوقف غير النظامي ٠

(٦) ٠,٤٢% من الحوادث نتيجة أن السائق تحت تأثير مسكرأومخدر ٠

(٧) ١٦,٥٤% من الحوادث كانت لأسباب أخرى ٠

وهذا يعني أن ٨٣% من إجمالي الحوادث نتيجة عدم التزام قائدي المركبات بقواعد وأنظمة المرور ٠

وهكذا يتضح أن للعوامل الشخصية دور كبير في وقوع الحوادث المرورية كما أشارت الى ذلك دراسة كل من : حسن الأحمدي وهذال العتيبي (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) والتي أوضحت أن السرعة الزائدة والإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها والتسابق مع الآخرين هي من أبرز التصرفات الشائعة والمسببة للحوادث المرورية في المجتمع السعودي ، وتزداد هذه التصرفات لدى الشباب في المدى العمري من (١٨-٢٣) عاماً ، وقد ظهر أن هذه الفئة أقل التزاماً بالقيادة السليمة وأكثر تورطاً في حوادث المرور ، كما أشارت دراسة ريتنج وآخرون Retting, & Others (١٩٩٥م) الى أن أكثر الأسباب الشخصية المؤدية الى وقوع الحوادث المرورية هي الدوران الخاطئ والوقوف المفاجئ وتغيير الاتجاه بشكل فجائي من قبل قائدي المركبات ، ويرى الباحث أن من أهم الأسباب المؤدية الى ارتكاب السائقين للحوادث المرورية وذلك بحكم خبرته العملية تتمثل في مايلي :

- السرعة العالية ٠
- قطع الاشارة الحمراء ٠
- التجاوزغير النظامي ٠
- عدم التركيز أثناء القيادة ٠

كما يرى أن الطفرة المادية التي حصلت في المملكة العربية السعودية نتيجة ارتفاع مستوى الدخل لدى المواطن قد أحدثت تغيرات بارزة في قيم أفراد المجتمع وظهرت بعض السلوكيات السلبية مثل : مظاهرالبذخ وحب الظهوروكثرة تملك السيارات وخاصة السيارات الحديثة ذات الثمن الغالي والسماح للأبناء الذين لم يبلغوا السن القانوني بقيادة السيارات دون مراعاة لأنظمة المرور، كل ذلك كان له دور كبير في وقوع الحوادث المرورية ، كما يرى أن الأسباب النفسية لارتكاب المخالفات المرورية تعود الى الاندفاع وحب الظهور وتشتت الانتباه أثناء القيادة وهي تندرج من ضمن الخصائص المزاجية التي يرى أنها تلعب دوراً كبيراً في وقوع الحوادث المرورية وخاصة لدى السائقين الشباب في المدى العمري من (٢٥) عاماً فما دون ، مما دفع الباحث الى التركيز في دراسته على الجوانب المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية ودورها في وقوع الحوادث المرورية ٠

ومصطلح المزاج كما هو مستخدم في الدراسة الحالية يشير إلى الطريقة أو الأسلوب الذي يتبعه قائد المركبة أثناء القيادة في نطاق قدراته وإستعداداته القيادية ودوافعه للإستجابة للمواقف الجديدة التي تواجهه أثناء القيادة ، وتوجد تصنيفات عدة للمزاج ومن هذه التصنيفات ما قام به توماس وزملاؤه Thomas (١٩٦٨م) في دراسة نيويورك الطولية والتي يعرف فيها أسلوب الاستجابة من خلال تسع فئات هي :

مستوى النشاط	Activity Levl
الإيقاعية	Rhythmically
الإقتراب – الإنسحاب	Approach and Withdrawal
التكيفية	Adaptability
نوعية الطبع	Quality of Mood
درجة رد الفعل	Intensity of Reaction
عتبة الاستجابة	Threshold of Reactionsiveress
تشتت الإنتباه	Distractibility
امتداد فترة الإنتباه والمثابرة	Attention Space & Persistence

وهذا التصنيف هو الذي تتخذه الدراسة الحالية نموذجاً لها في دراسة علاقة الخصائص المزاجية بإرتكاب الحوادث المرورية .

هذا كما أن مصطلح أساليب المعاملة الوالدية كما هو مستخدم في الدراسة الحالية يشير إلى الأساليب التي يتبعها الوالدان مع الأبناء سواء أكانت إيجابية لتأمين نموهم في الإتجاه السليم ووقايتهم من الانحراف ، أو سلبية تعوق نمو الإبن عن الاتجاه السليم وتؤدي به إلى الإنحراف في مختلف جوانب حياته المختلفة ، وبذلك لا يصبح لديه القدرة علىالتوافق الشخصي والإجتماعي وتوجد تصنيفات عدة لأساليب المعاملة الوالدية منها ما أشار اليه شيفروبل Schaefer & bell (١٩٥٧م) والذي عرف فيه أساليب المعاملة الوالدية من خلال فئتين:

الفئة الأولى : موجبة محورها التقبل وتتكون من تسعة أساليب هي :

١- التقبل .

٢- التمركز حول الطفل .

٣- الإستحواذ .

٤- الضبط ٠

٥- الاندماج ٠

٦- عدم الاكراه ٠

٧- تقبل الفردية ٠

٨- عدم التمسك الشديد بالتأديب ٠

٩- الإستقلال ٠

الفئة الثانية : سالبة محورها الرفض ، تتكون من تسعة أساليب وهي :

١- الرفض ٠

٢- الإكراه ٠

٣- التطفل ٠

٤- الضبط من خلال الشعور بالذنب ٠

٥- الضبط العدواني ٠

٦- عدم الإتساق ٠

٧- تلقين القلق ٠

٨- التباعد ٠

٩- انسحاب العلاقة ٠

والدراسة الحالية تتخذ هذا التصنيف نموذجاً لها في دراسة علاقة أساليب المعاملة الوالدية – كما يدركها الأبناء – بارتكاب الحوادث المرورية ٠

وعن علاقة حوادث المرور بالخصائص المزاجية لقائد المركبة فإن الدراسات العربية والأجنبية في هذا المجال قليلة جداً ، ومن الدراسات التي اهتمت بدارسة هذه العلاقة دراسة عبدالله النافع وخالد السيف (١٤٠٨هـ / ١٩٨٨م) التي أشارت نتائجها الى وجود علاقة ارتباطية دالة بين نمط سلوك القيادة الخاطئ وبين الاندفاع ٠

كما توصل سوشمان Schman (١٩٦٨م) إلى وجود عاملين مزاجيين لهما علاقة دالة بوقوع الحوادث هما : الاندفاع وعدم الانتباه ٠

وعن علاقة أثر أساليب معاملة الوالدين للأبناء في ارتكاب الأبناء لحوادث المرور فإنه في حدود علم الباحث – لا توجد دراسات عربية أو أجنبية في هذا المجال ٠

ومن ثم فإن الدراسات العربية والأجنبية لم تهتم بدراسة الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية في ارتكاب الحوادث المرورية رغم أهميتها من وجهة نظر الباحث ولكونه أحد العاملين في الإدارة العامة للمرور ورئيساً لأقسام حوادث المرور بمكة المكرمة ومعايشاً لسنوات طويلة تزيد عن عشرين عاماً لكثير من الحوادث المتنوعة ونتائجها المؤلمة والتي يتضح من خلال تقصي أسباب هذه الحوادث أن الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية تسهم بدور فعال في هذه الحوادث ولذا فإن الباحث ضمنها في دراسته وبذلك تتحدد مشكلة الدراسة على النحو التالي :

مشكلة الدراسة :

تتحدد مشكلة الدراسة في علاقة كل من المزاج وأساليب المعاملة الوالدية بإرتكاب الحوادث المرورية ٠

تساؤلات الدراسة :

على ضوء ما سبق ذكره في مشكلة الدراسة تتحدد تساؤلات الدراسة فيما يلي :

- ما الفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟

- مالفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حــوادث مرورية متكررة مقارنة بأقرانهم الذين وقعت لهم حادثة مروريــة واحدة ؟ ٠
- ما الفروق في أساليب معاملة الآباء للأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لــم تقــع لــهم حــوادث مروريــة على الإطلاق ؟ ٠
- ما الفروق في أساليب معاملة الأمهات للأبناء الذيــن وقعــت لــهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لم تقع لهم حــوادث مرورية على الإطلاق ؟
- ما أثرعدم الإتفاق بين الوالدين في أساليب معاملتهما لأبنائهم فــي ارتكاب الأبناء للحوادث المرورية ؟ ٠

أهداف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية :

١- التعرف على الخصائص المزاجية المميزة لسلوك مرتكبي الحوادث المرورية من الشباب ٠

٢- التعرف على أكثر أساليب المعاملة الوالديــة ارتباطــاً بــالحوادث المرورية لدى أبنائهم ٠

٣- الكشف عن أثر التباين في أساليب معاملة الوالديــن لأبنائــهم فــي ارتكاب الحوادث المرورية من قبل الأبناء ٠

أهمية الدراسة :

تتمثل أهمية هذه الدراسة في :

١- أنها تتناول الحوادث المرورية وما ينتج عنها من خسائر بشرية فــي المملكة العربية السعودية تقدر بحوالي ٢٨٢٧ فرداً سنوياً ٠

٢- تفيد نتائج هذه الدراسة في توجيه نظر المسؤولين في وضع قواعــد ونظم لاستخدام السيارات للتقليل من الآثار السلبية لإستخدامها متمثلــة

في التدريب على القيادة ، وقواعد استخراج الرخص ، وأنظمة المراقبة والضبط ، وعدم السماح لصغار السن بقيادة السيارات ، ووضع القوانين الشديدة في حالة تجاوز السرعة ، وقطع الإشارة الحمراء .

٣- تتناول بعض الخصائص المزاجية المرتبطة بارتكاب الحوادث والتي يمكن أن يستفاد منها في عملية التوجيه والإرشاد لقائدي السيارات .

٤- تتناول أساليب معاملة الآباء والأمهات لأبنائهم ، التي تتعلق بارتكاب الحوادث المرورية ، ويمكن أن يفيد ذلك في توجيه الآباء والأمهات عن طريق وسائل الإعلام باتباع الأساليب التربوية السليمة في تربية الأبناء .

مصطلحات الدراسة :

(١) المزاج : يعرفه أحمد عزت راجح (١٣٩٣هـ /١٩٧٣م) ، أنه مجموعة الصفات التي تميز إنفعالات الفرد عن غيره ومن هذه الصفات :

- درجة تأثر الفرد بالمواقف التي تثير الإنفعال وهو تأثير سطحي أم عميق ، سريع أو بطيء .
- نوع الإستجابة الإنفعالية ، هل هي قوية أو ضعيفة ، سريعة أو بطيئة ، تتسم بالحيوية أو بالخمول والفتور .
- ثبات حالاته المزاجية أو تقلبها من المرح إلى الإكتئاب مثلاً .
- الحالة المزاجية الغالبة على الفرد ، المرح أو الإكتئاب ، السعادة أم الحزن ، الإهتياج أو الهدوء .

(٢) أساليب المعاملة الوالدية : يعرفها ميسرة طاهر (١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م) بأنها تلك الطرائق التي تميز معاملة الأبوين لأولادهما ، وهي أيضاً ردود الفعل الواعية التي تميز معاملة الأبوين لأولادهما خلال عمليات التفاعل الدائمة بين الطرفين .

(٣) الحادث المروري : هناك عدة تعريفات للحادث المروري نذكر منها مايلي :

- يشير مصطفى البيلي (١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م) الى أنه : كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق ، وبسبب المركبات أو حمولتها أثناء حركتها ، ويدخل ضمن ذلك حوادث الإحتراق إثناء حركة المركبة على الطريق العام ٠
- كما يشير كرم الله عبدالرحمن (١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م) الى أنه : كل ما يحدث للمركبة أو يحدث منها أثناء سيرها مما ينتج عنه إزهاق في الأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الممتلكات ويستثنى من ذلك الحوادث المتعمدة حيث تعتبر من الجرائم وكذلك ما يحدث للسيارة أو منها أثناء وقوفها في الأماكن المخصصة لوقوفها ٠
- ويعرفه الباحث بأنه جميع حوادث السيارات التي ينتج عنها خسائر بشرية متمثلة في الوفيات والمصابين ، وخسائر مادية متمثلة في السيارات والطرق والممتلكات ٠

الفصل الثاني

الفصل الثاني : الإطار النظري للدراسة ٠

تفسير أسباب الحوادث المرورية ٠

أولاً : الفرضيات التي تفسر توزيع الحوادث المرورية ٠

(أ) الفرضية الأولى : عامل المصادفة ٠

(ب) الفرضية الثانية : التعادلية في التوزيع ٠

(ج) الفرضية الثالثة : القابلية المطردة ٠

(د) الفرضية الرابعة : التكوين النفسي البيولوجي ٠

ثانيا: النظريات التي تفسر وقوع الحوادث :

(أ) النظرية القدرية ٠

(ب) النظرية الطبية ٠

(ج) نظرية التحليل النفسي ٠

(د) النظرية التجريبية ٠

ثالثاً: نموذج دارت وماكنزي لتفسير أسباب الحوادث : يتكون من :

(أ) العوامل الفيزيقية والميكانيكية :

١- دور السيارة في وقوع الحوادث ٠

٢- دورالظروف البيئية في وقوع الحوادث ٠

- أثر الظلام في وقوع الحوادث ٠
- أثراختلاف شهور السنة في وقوع الحوادث ٠
- أثرالكفاية الهندسية للطريق في وقوع الحوادث ٠
- أثرالسمات الديموجرافية في وقوع الحوادث ٠

ب – العوامل الإنسانية و حوادث المرور :

- السمات النفسية والحوادث ٠
- حالة السائق أثناء وقوع الحادث ٠

رابعاً : سلوك قيادة السيارات ٠

خامساً: علاقة الحوادث المرورية بالخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية

تفسير أسباب الحوادث المرورية :

أولاً : الفرضيات التي تفسر توزيع الحوادث ·

إن الوفيات والإصابات الناجمة عن الحوادث المروريـــة تمثـــل مشـــكلة ضخمة تواجه المسؤولين في جميع المؤسســـات ، والحـــوادث ظـــاهرة متلازمة للمجتمعات قديمها وحديثها وإن كان هناك فرق في كم ونوعيـــة الحوادث لكل منهم ·

فتقدم الحياة التكنولوجية الإجتماعية في عصرنا الحاضركان له أثر كبــير على الحوادث المرورية كمّاً وكيفاً بطريقة لم نلاحظها من قبـــل ، ولقــد لوحظ أنه على الرغم من أن الأفراد يتعرضون لنفـــس الأخطـــار أثنـــاء القيادة ، إلا أنهم يختلفون فيما بينهم من حيث عدد الحوادث التي يتعرض لها كل منهم وما يصيبه نتيجة لها ، وهناك من الفرضيات التي يمكـــن أن تفسر توزيع الحوادث على الأشخاص ، فرج طه (١٣٩٩هـــ / ١٩٧٩م ، ٢٠-٢٨) ، براون Brown, G (١٩٦٠م ، ٢٨٣-٢٨٥) .

الفرضية الأولى : عامل المصادفة :

وترجع هذه الفرضية الحادث وما ينتج عنه من إصابة إلـــى المصادفـــة لأن جميع الأفراد متساوون في قابليتهم للحوادث وان وقـــوع الحـــوادث ليس إلا مجرد مسألة حظ عاثر لأولئك الذين يقعون فيها ، هذا وليســـت هناك أي عوامل شخصية تميز فرداً على آخـــر فيمـــا يتعلـــق بالقابليـــة للحوادث أو تؤثرعلى معدل حوادثه .

الفرضية الثانية : التعادلية في توزيع الحوادث :

وتعتمد هذه الفرضية في توزيع الحوادث الى نظام فيه تعادليـــة ، فـــاذا حدثت حادثة لفرد ما فإنه يكون في ضوء هذه الفرضية قد حصل علـــى نصيبه من الحوادث لفترة زمنية معينة ، ثم يأتي دور فرد آخر وهكـــذا ، ويفسر البعض ذلك بأن نقصان عدد الحوادث للفرد الذي سبق وأن حدثت له حوادث يرجع إلى أن وقوع الحادثة ينتج عنه تعلم من جانب الفـــرد

وخبرة يستخلصها مما حدث له وبالتالي يساعدانه على كيفية تحاشي الحوادث مستقبلاً .

الفرضية الثالثة : القابلية المطردة :

ويرى أصحاب هذه الفرضية أن جميع الأشخاص في بداية أي عمل ما يكونون من ذوي قابلية متساوية للوقوع في الحوادث ، وأن الحوادث الأولى التي تقع للفرد تعود لعامل المصادفة ، وأن الذين يقعون في حوادث يكونون أكثر ارتكاباً لها في المستقبل ، وهكذا يؤدي الحدوث المتكرر للحوادث إلى زيادة في قابلية الفرد لها ، ويفسر ذلك بأن مرتكبي الحوادث يصبحون أكثر خوفاً وإضطراباً ، وأقل ثقة في ذواتهم مما يقلل أو يؤثر على تحكمهم وسلوكهم مما يوقعهم في حوادث أكثر .

الفرضية الرابعة : التكوين النفسي البيولوجي :

وترى هذه الفرضية أن التكوين النفسي البيولوجي للفرد يؤثر في تكوينه ويؤدي إلى تكوين درجة ثابتة نسبياً من القابلية للحوادث تجعله يختلف عن غيره ، فكل فرد يتميز بدرجة معينة من القابلية للحوادث ، وقد تكون هذه الدرجة عالية تتيح للشخص تورطاً متكرراً في الحوادث وقد تكون على العكس ، ولا تعني هذه الفرضية أن قابلية الفرد للحوادث تكون واحدة لكل المواقف أو جميع الأعمال ، فهي بالنسبة لعمل معين قد تكون عالية ، وبالنسبة لآخر قد تكون منخفضة ، أي أن القابلية هنا تنقسم إلى قابليات نوعية شأنها في ذلك شأن القدرة العقلية العامة والقدرات الخاصة ، فهذا الفرد ذو قابلية متوسطة للحوادث بصفة عامة بينما لديه قابلية عالية لحوادث الطريق وقابلية منخفضة لحوادث العمل داخل المصنع .. وهكذا .

تلك هي الفرضيات التي حاولت تفسير الفروق بين الأفراد فيما يقع لهم من حوادث ، ويذكر السيف وزملاؤه (١٤١٠هـ / ١٩٩٠،٢٥) أنه لوكانت الفرضية (الأولى) (المصادفة) صادقة فعندئذ سيكون توزيع الحوادث على الأشخاص عشوائياً تماماً .

ولوأن الفرضية (الثانية) (التعادلية في توزيع الحــوادث) صحيحــة فسوف نجد أن معدل حوادث الفرد المرتفع في فترة ما ســوف يتبعــه معدل منخفض في فترة أخرى ٠

ولو أن الفرضية (الثالثة) (القابلية المطردة) صادقـــة فــإن معــدل الحوادث العالي في فترة ما سوف يتبعه معدل أعلى في الفترات التالية ٠

ولوكانت الفرضية (الرابعة) (التكوين النفسي البيولوجي) صحيحــة فإن أفراداً معينين سوف يعملون على الاحتفاظ بمعدل مرتفع للحوادث في كل الفترات ، ونلمس وجود علاقات بين هذه الفرضيات ،

فالفرضية الأولى (المصادفة) تتفق إلى حد كبير مع الفرضية الثانيــة (التوزيع العادل) لأن المصادفة توزع نفسها توزيعــاً اعتداليــاً فــي الغالب ٠

كما أن الفرضية الثالثة (القابلية المطردة) تعتمد فــي أساســها علــى المصادفة التي تسبب الحوادث الأولى ، والباحث هنــا يؤيــد الفرضيــة الرابعة (التكوين النفسي البيولوجي) من حيــث أن الحــوادث الأولــى تؤثــر في تكوين القابلية للحــوادث ، وهــذه تتســبب بدورهــا طبقــاً للفرضيتين (الثالثة والرابعة) في إحداث الحوادث ٠

ثانياً : النظريات التي تفسر وقوع الحوادث :

للحوادث أسباب كثيرة ومتداخلة منها أســباب خارجــة لا ترجــع إلــى الإنسان ، ومنها أسباب ترجع إليه ، وهناك نظريات حول وقوع الحوادث ويكون من المفيد التعرض لها عند محاولة تعريف الأسباب غير العاديــة للحوادث ، وكثرة الإصابات الناجمة عنها ، وهناك أربع نظريات أساسية حول ذلك الموضوع ، يعرضها عباس عوض (١٤٠٥هـــ/ ١٩٨٥م ، ٢٩-٣٢) ٠

(أ) النظرية القدرية :

ويرى أصحاب هذه النظرية أن الناس ينقسمون إلى قسمين ، قسم من لديه حصانة ضد الحوادث (سعيد الحظ) ، وقسم من يفتقد الحصانة (سيء الحظ) ويكون أكثر قابلية للحوادث ويصاب بها بصفة مستمرة ، ويفسر وقوعه المستمر في الحوادث إلى القدر ، وقد واجهت هذه النظرية كثيراً من النقد والرفض ، مينتز وآخرون Mintz, & Others (١٩٤٩م ، ١٩٥-٢١١) .

(ب) النظرية الطبية :

وتشير هذه النظرية إلى أن الشخص الدائم الإصابة من الحوادث إنما يعاني من خلل جسدي أو عصبي ، وأن هذا الخلل هوالسبب في وقوعه في الحوادث ، محمد المعايرجي (١٣٨٥هـ/ ١٩٦٤م ، ٣٨٨) ، إلا أن هذا ليس هو السبب القوي والفعال في الحوادث المتكررة ؛ فقد أثبتت الدراسات إلى أن الأساب الصحيحة وراء وقوع الحوادث والإصابات الناجمة عنها محدودة ، ولايمكن أن تفسر النسب الكبيرة للحوادث والإصابات في ضوء ذلك .

(ج) نظرية التحليل النفسي :

وتعتمد هذه النظرية في تفسيرها للحوادث على الأفعال المُتعمدة لا شعورياً ، ويعتقد أصحاب هذه النظرية أن الإصابة الجسدية الناجمة عن الحادث إنما هي عدوان لاشعوري موجة للذات ، وأن معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية ، وأن عقاب الذات هو إحدى المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث ، والتي تعتمد بالدرجة الأولى على الدافعية اللا شعورية (Unconscious Motivation) .

(د) النظرية التجريبية :

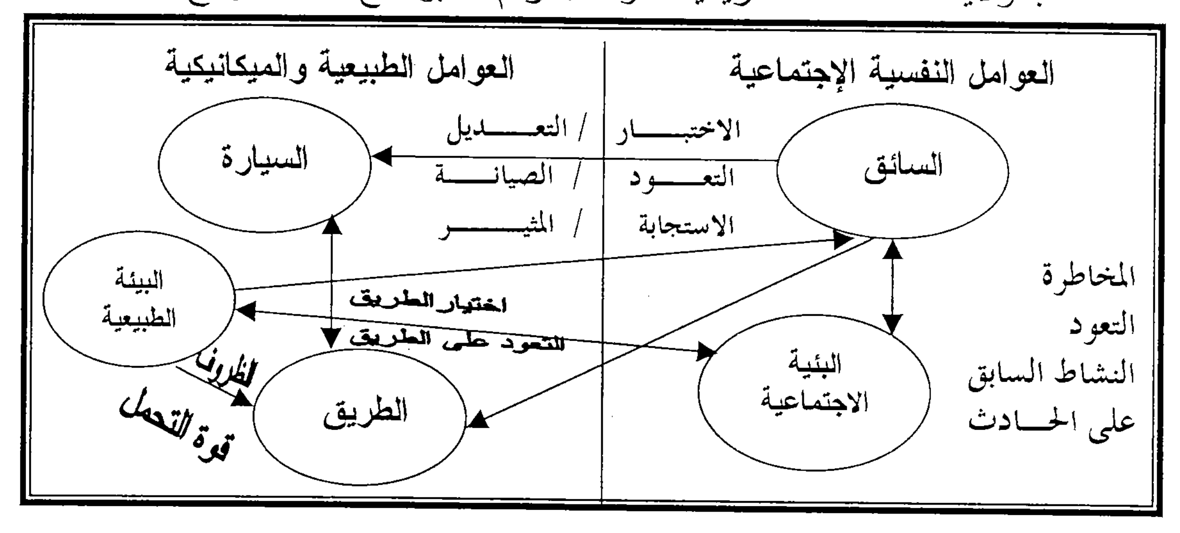
وهذه النظرية قد وجدت قبولاً لدى خبراء النقل والمواصلات ، وتشير النظرية إلى أن للحوادث أسباباً متعددة ، فالسائق مثلاً يكون تحت

تأثيرات متغيرة وعديدة ، فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤشرات لها فاعليتها وأثرها على الوظائف النفسية والفسيولوجية للسائق مثل الإدراك الحسي ، والذاكرة ، والتفكير، وبالتالي فهذه النظرية تعتمد في تفسيراتها على العوامل الداخلية للإنسان والخارجة عن نطاقه وحدوده وذلك كي تفسر الحوادث وما ينتج عنها من إصابات.

ثالثاً : نموذج دارت وماكنزي لتفسير الحوادث :

أشارت العديد من الدراسات إلى أن التفسير السليم لحوادث المرور يجب أن يعتمد على ثلاثة عناصر هي : المركبة ، الكفاية الهندسية ، السلوك الإنساني .

ورغم أنه لا يوجد اختلاف على أهمية هذه العناصر الثلاثة إلا أن دارت وماكنزي Dart & Mckenzie (١٩٨٢م) يوجهان النقد إلى طريقة تفسير الحوادث في النموذج التالي ، حيث لاحظا أن محاولة تفسير الحادث على أساس أحد هذه العناصر مستقلاً عن بقيتها يبعدنا كثيراً عن إيجاد تفسير منطقي للحادث ، وعلى ذلك فقد قام هذان الباحثان بتطوير نموذج مفصل للعلاقة التفاعلية بين هذه العناصر وطبقاه على ثلاثين من حوادث المرور القاتلة في ولاية لويزيانا بالولايات المتحدة الأمريكية ، وشكل رقم ٧ يوضح هذا النموذج .



شكل ٧

نموذج دارت وماكنزي لتفسيرحوادث السيارات

ويتكون هذا النموذج من قسمين رئيسين : الأول هو العوامل الفيزيقية والميكانيكية ، والثاني هوالعامل الإنساني .

(أ) العوامل الفزيقية والميكانيكية :

تضم العوامل الفيزيقية والميكانيكية السيارة ، وحالة الجو ، والمناخ ، والكفاية الهندسية للطريق ، والسمات الديموجرافية التي تشكل البيئة الإجتماعية للحوادث .

(١) دور السيارة في وقوع الحوادث :

تجاهلت بعض الدراسات المهتمة بتفسيرأسباب الحوادث المرورية الدور الذي تلعبه السيارة في الحادث ؛ فتشيرإحصائيات الإدارة العامة للمرور بالرياض (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ، ٢٢-٥٦) إلى أن ١٧ % من أسباب وقوع الحوادث يرجع إلى السيارة والطريق ، فأي خلل في السيارة يؤدي الى وقوع الحوادث ، و إن كان قائد السيارة هو المسؤول عن عدم إصلاح هذا الخلل إن لم يكن مفاجئاً ، كما أن من بين ثلاثين سيارة شملتها دراسة لويزيانا لم تكن السيارة سببا رئيسياً في أي واحدة منها، لقد ناقش دارت وماكنزي Dart & Mkcenzie, (١٩٨٢م) الحالة الفنية للسيارات المشاركة في الحوادث ووجد أن ٥٠% من السيارات لم تكن حالتها مرضية فقد كانت إطاراتها بالية ، ولم يكن بها دليل على استخدام السائق حزام الأمان قبل وقوع الحادث أو أن حزام الأمان لم يكن متوفراً بها أصلاً ، غير أن كل هذه العوامل لم تكن السبب الرئيسي في وقوع الحادث .

(٢) الظروف البيئية والحوادث :

- أثر الظلام في وقوع الحوادث :

الظلام عامل مؤثر في وقوع الحـــوادث خاصـــة إذا اقــترن بـــالتعب والإرهاق أو تعاطي المسكرات ؛ فتشير دارســـة ســومالا و ميكـــولا Summala & Mikkola (١٩٩٤م) إلى أن الشـــباب الذيـــن تـــتراوح أعمارهم بين (١٨-٢٠) عاماً يكونون عرضة للحوادث في الفترة مـــا بين منتصف الليل الى الســـاعة السادســـة صباحـــاً ، كذلـــك أشـــارت إحصـــاءات الإدارة العامة للمرور بالرياض ١٤١٧هـــــ / ١٩٩٧م ، ٢٢-٥٦) الى أن نسبة ٣٥ % من الحوادث كان سببها الظلام ، كمـــا أشار دارت وماكنزي (١٩٨٢م) في دراستهما على حـــوادث ولايـــة لويزيانا الى أن أغلب الحوادث قد وقع في الليل ٠

- أثر اختلاف شهور السنة في وقوع الحوادث :

يرى فرج طه (١٤٠٢هــ /١٩٨٢م ، ١١٤) أن شهور السنة لها تأثير في وقوع الحوادث من ناحيتين ، الأولى : ارتباطها بفصول السنة مـــن حيث الحرارة أو إعتدال الطقس ، والثاني نوعية الأنشـــطة الموســـمية التي ترتبط ببعض هذه الشهور مثل شهر رمضان وشـــهر ذي الحجـــة وخاصة في مدينة مكة المكرمة ٠

ولم يجد الباحث في الدراسات التي اطلع عليها اي اهتمام بهذه العلاقة ، ولكنه استنتجها مـــن إحصائيـــة الإدارة العامـــة للمـــرور بالريـــاض (١٤١٧هــ /١٩٩٧م ، ٢٢-٥٦) حيث تبين منها أن نسبة ٣٥% مـــن الحوادث الواقعة في منطقة مكة المكرمة كانت في شهر الحج ، وشهور تزايد المعتمرين في رجب وشعبان ورمضان وشوال وأن منطقة مكـــة المكرمة احتلت المرتبة الأولى في أعداد الوفيـــات بالنســبة لمنـــاطق المملكة الأخرى ، ويمكن تفسير ذلك بأن السائقين فـــي هـــذه المواســـم يتعرضون للإرهاق والتعب نظراً لمواصلتهم العمل ، وتعجلهم مما يزيد من حوادثهم ٠

- أثرالكفاية الهندسية للطريق في وقوع الحوادث :

أوضحت العديد من الدراسات أن الكفاية الهندسية للطريق تؤثـــر فـــي وقوع الحوادث ؛ فتشير دراسة حوادث لويزيانـــا (١٩٨٢م) إلـــى أن الكفاية الهندسية للطرق لها علاقة دالة بالحوادث وأن نسبة ٧٨% مـــن الحوادث وقعت في أماكن تشمل الانحناء غـــير المناســـب أو الضيـــق المفاجئ في الطريق ، الا أن نسبة الحوادث الناتجة عن الكفاية الهندسية للطريق منخفضة في المملكة العربية السعوديـــة وذلك لأن الطـــرق فيها ذات كفاءة عالية في التصميم الهندسي لـــها ؛ فتشـــير إحصـــاءات الإدارة العامة للمرور بالرياض إلى أن نسبة الحوادث داخل المدن تبلـــغ حوالي ٧٩,٣% بينما نسبة ٢٠,٧% تقع خارج المدن ، مما يدل علـــى أن الحوادث الناتجةعن كفاءة التصميم الهندســـي للطريـــق منخفضـــة (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ، ٢٢-٥٦) .

- أثرالسمات الديموجرافية في وقوع الحوادث :

ارتبط العمر بحوادث السيارات في عدد كبير مـــن الدراســـات ، فقـــد أوضحت دراسة دارت ومـــاكنزي Dart & Mkcenze, (١٩٨٢م) أن العمر كان من أكثر السمات الديمو جرافية إرتباطـــاً بـــالحوادث فـــي لويزيانا ، كما أشارت دراسة بلز .Blz,D (١٩٦٨م) الى نفس النتـــائج حيث توصل من خلال فحص ملفات ٤٥٠ سائقاً مـــن ذوي المشـــاكل المرورية أن أخطر سن في القيادة هو ١٨- ٢٢ عاما ، وأنه عند عمـــر ١٨-١٩ عاماً يكون قمة الإصابات الخطيرة ، من جهة أخرى لم يتضح لمورتيمر وفيل Mortimer & Fell, (١٩٨٩م) تأثير لزيادة العمر عـــن الخامسة والستين في زيادة معدلات الحــــــوادث ، كما بينت دراسة وليامز Williams, (١٩٩٣م ، ٨٥-٩٢) أن معظم الحوادث المروريـــة تقع لدى الشباب في سن ٢١عاماً فما دون ، وأرجع ذلـــك الـــى عـــدم خبرتهم بقواعد ونظم المرور، ومما يدل على ذلك مـــا أشـــارت اليـــه إحصاءات الإدارة العامة للمرور (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م ،

٢٢-٥٦) من أن ٣٥ % من مرتكبي الحوادث المرورية يقع في الفئـــة العمرية مـــــن (١٨-٢٩) عاماً ويرى الباحث أن هذه الفئة العمريـــة ترجع أسباب حوادثها الى شغل أوقات الفراغ بقيـــادة الســيارات فـــي الإجازات المدرسية وتلعب الأسرة دورا مهماً في ذلك للأسباب الآتية :

- التدليل الزائد للأبناء والسماح لهم بقيادة السيارات قبل بلوغ الســـن القانوني .
- تحقيق رغبات الأبناء المتمثلة في امتلاك ســيارة دون التـــأكد مـــن قدرات الأبناء واستعدادهم العقلي لأصول القيادة السليمة .
- عدم مراقبة سلوك الأبناء خارج المنزل والسماح لهم بالتصرف كمــا يشاؤون .
- التذبذب بين الأب والأم في معاملة الأبناء مما يوجد لـــدى الأبنـــاء نوعاً من الاضطراب النفسي .
- ارتبطت الحوادث بمستوى التعليم ، فقد أشار العديد من الدراســـات مثل دراسة عبدالجليــــل الســـيف (١٣٩٥هــــ/١٩٧٥م ، ٧٤-٧٦) ، ودراسة عبدالرحم عسيري (١٤١٨هــ / ١٩٩٧م) ، ودراسة ايلز Elz (١٩٦٨م) إلى انخفاض نسبة الحوادث بارتفاع مستوى التعليم .

(ب) العوامل الإنسانية وحوادث المرور :

يحدد نموذج دارت وماكنزي لتفسير حوادث المرور عدداً من العناصر التي تسهم فيها العوامل التي سببها الإنسان نفسه في الحوادث المروريـــة ، وهي :

- الخصائص النفسية والحوادث :

اتفقت أغلب الدراسات إلى وجود قابلية للحوادث Accident Proneness لدى بعض الأفراد تدفعه للوقوع في الحوادث ، فقـــد أشـــارت دراســـة دارت وماكنزي Daret & Mkcenzie, (١٩٨٢م) في تحليل حـــوادث ولاية لويزيانا إلى أن الإدمان وخصوصاً إدمان الكحوليات من أهـــــم

السمات النفسية المرتبطة بالوقوع في الحوادث المرورية ، وتتفق هـــذه النتيجة مع ما توصلت اليه دراســـــة هيدلانـــد Hedlund, ١٩٩٤م، ١١٥-١٢٥) من أن إدمان الكحوليات مـــن أهــم الســـمات النفســـية المرتبطة بالوقوع في الحوادث المرورية المتكررة والخطيرة ٠

_ ارتبطت الحوادث باضطرابات نفسية معينة ، إذ أوضحـــت بعــض الدراسات أن للاضطرابات النفسية دوراً في الميول الانتحارية التي قـــد تدفع الإنسان إلى تعمد الوقوع في الحوادث ، فقد اتضـــح لمـــاكدونلد Macdonald,(١٩٦٤م) أن سبعة من ثلاثين مريضـــــاً ســـيكوباتياً حاولوا الانتحار عن طريق حوادث السيارات كذلك اتضـــــــــح لـــ سيلزروبين Selzer & Payne, (١٩٦٢م) أن هناك بعض الفـــروق بين أصحاب الميول الانتحارية وغيرهم في متوسط حوادث السيارات ، كما أكدت صدق النتائج السابقة دراسة كراسنر - كورنج Crasner & Quiring, (١٩٧٠م) حيث اتضح لهما في دراسة على ٤٨٣ سائقاً بيــن عامي ١٩٦٤-١٩٦٥م أن السائقين ذوي الميول الانتحارية ارتكبوا فعلاً حوادث مرور أكثر من غيرهم بمقدار ٨١% ، بالإضافة إلى أن نســـبة مخالفاتهم المرورية كانت ١٤٦% بالمقارنة بالمجموعة السوية ، غـــير أن هناك دراسات أخرى لم تتوصل الى تأكيد هذه العلاقة ، فلـــم يجـد دارت وماكنزي ، في دراسة لويزيانا سوى حادثتين فقط من المشـــكوك أن تلعب الإضطرابات النفسية دوراً في وقوعهما ، كما لم يجد شـــميت وزملاؤه Schmitdt, Et Als, (١٩٧٧م) دلائل على وجود فروق بيـــن السائقين الذين تعرضوا لإصابات بالغـــة بالمقارنـــة بمـــن تعرضـــوا لإصابات بسيطة في الحوادث في الميل الى تدمير الذات ، هذا برغم أن ملفات الذين تعرضوا لإصابات بالغة كانت مليئة بالمخالفات المروريـــة وكان أغلبهم من مدمني الكحول ، واكد مالت وزملاؤه Malt Et Als, (١٩٨٧م) على هذه النتائج في دراســـتهم علـــى ١١٢ مـــن مصـــابي الحوادث المرورية في النرويج ، حيث وجدوا شخصاً واحدا فقـــــط

ارتكب الحادث على سبيـــل الانتحار ، ولم يجدوا دليـــلاً علـــى أن الحوادث نتجت عن دوافع لاشعورية .

- ارتبطت الحوادث بالتاريخ السابق في المخالفات والحوادث السابقة ؛ فقد أوضحت ذلك دراسة كرانسر Crancer, (١٩٦٧م) التي بينـــت أن ٨٠% من الذين ارتكبوا حادثاً خطيراً يميلـــون إلـــى ارتكـــاب حوادث أخرى .

اتجهت تفسيرات أخرى للحوادث في ضوء الاتجاه التجريبي المتمثل في التوصل الى تأثير الاعتماد على المجال الإدراكي في زيادة الحـــوادث مقابل الإستقلال عن المجال الإدراكي والذي يؤثر في تقليل الحـــوادث كما أشارت إلى ذلك دراسة رزستراتن .Rozestratn, (١٩٨٢م) ، أمـــا أبيرت وماكميلان Eberts & Macmilan (١٩٨٥م) فقد اتضح لهما أن أخطاء الإدراك وخصوصاً فيما يتعلق بالسيارات الصغيرة هي عوامـــل مؤثرة في زيادة حوادث هذه السيارات حيث يدركها السائق الآخر علـــى أنها أبعد مماهي عليه في الواقع ، وتوصل قـــدري حفنـــي (١٩٨٢م) إلى أن الجمود الإدراكي يؤدي الى إعاقة التعلم للجديد ويحد من القـــدرة على التصرف في مواجهة الحوادث .

وإذا كان أصحاب المنحى التجريبي السابق ركـــزوا علـــى الجوانـــب السيكوفيزيقية والتي ترتبط بأثر زاوية الرؤيا في خطأ الإدراك ، فـــان هناك إتجاه آخر يركز على تفسير الحوادث من حيث أنها عملية اتخـــاذ قرار Decision Making عند مواجهة موقف خطر ، فقد قـــام أدواردز Edwards, (١٩٦٨م) بتطبيق نظرية اتخاذ القرار ومعالجة المعلومـــات في مجال قيادة السيارات ورأى أن هناك فوائد يحققـــها الســـائق مـــن المخاطرة في القيادة مثل اختصار الوقت ، تجاوز السيارات التي تحجب الرؤيا أمامه ليكون في المقدمة ، وإشباع الغرور عند القيام بمنـــاورات عدوانية ناجحة مع سائق لايعجبه كما تطرق إلـــى أننـــا كـــي نمنـــع الحوادث لا بد من تقليل المكاسب التي يتوقعها السائق من القيـــــادة

الخطرة وزيادة المكاسب من وراء القيادة المتأنية ، من جهة أخرى يقوم اتخاذ القرار في مواقف الخطر على إصــــدار حكـم بصلاحيـة أحـد التصرفات المحتملة أكثر من غيره من التصرفات ، وتنتج الحوادث عن خطأ في الأحكام Judgement Error ، كما أشار لذلـك مـايير,Meier (١٩٨٤م) في دراسته ، ومن هذه الأحكام كما يشير اليها زيمولانـج Zimolong , (١٩٨٥م) تقدير درجة المخاطرة التي قد يتعرض لـهـا الشخص نتيجة لاختياره تصرفاً معيناً إبان مواجهته أي خطر مفاجئ ٠ ويشير كل من رام يوشا .Ram,, Uaha (١٩٨٦م) و فاراو .Farow, J (١٩٨٩م) الى أن قرارات أي شخص في مواجهة مواقـــف حـوادث تتأثر بمركز التحكم الخارجي والذي يرتبط به مشاعر العجز والقدرية٠ أما المنحى الثالث في الاتجاه التجريبي لتفسير الاستعداد للحوادث فـهو الاتجاه المخاطر ,Risky Attitude فحينما يكـون لـدى الفـرد وعـي بخطورة ما يفعله كالسرعة الزائدة أو قطع الإشارة أو التجـاوز غـير النظامي ، فإن إقدامه على ارتكاب هذه المخالفات يعتبر أحد عنـاصر الاتجاه نحو المخاطرة ، أي الرغبة في المخاطرة رغم الوعي بالنتـائج التي قـد تترتب عليها ، وهناك جوانب أخرى للاتجاه نحو المخـاطرة في قيادة السيارات مثل الاتجاه السلبي نحو حزام الأمان ، أو الشـعور بالتقييد للحرية عند الإلتزام بقواعد أو تعليمات المرور ، وتـؤدي هـذه التصرفات إلى الحوادث وهذا ما أشارت اليه دراسات كـلٍ مـن عبـد الحميد إبراهيم (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) ، عبدالله الصقر (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م ، ٣-١٤) ، على الغامدي (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م ، ١٥-٤٠) ، دارت ومـاكنزي .Dart & Makinzie (١٩٨٢م) ، بـيرنيس Beirness, (١٩٩٣م ، ١٢٩-١٤٣) ٠

-حالة السائق أثناء وقوع الحادث :

يمكن إعتبار حالة السائق أثناء وقوع الحادث مؤشراً مهماً لتفسير سبب وقوع الحادث ، أي أن مشاعر الحزن والاكتئاب أوالفرح والسعادة التي تنتاب السائقين أثناء القيادة والتي تؤدي إلى وقوع الحوادث في بعض الأحيان مثل ظاهرة التفحيط والسباقات المحمومة التي تحدث بين الشباب بعد انتهاء مباريات كرة القدم وفي أوقات الإجازات المدرسية ، وكذلك المظاهر العدوانية التي يمارسها بعض السائقين عند الغضب ضد بعضهم والتي تؤدي إلى وقوع حوادث التصادم او الانقلاب هذه كلها في الحقيقة أنشطة يمارسها السائقون وتؤدي مباشرة الى وقوع الحوادث ، ويؤيد ذلك ما أشارت إليه دراسة باد وزملاؤه Budd, EtAls. (١٩٨٩م ، ١٥٣) إلى أنه في لحظات السعادة الزائدة أو الانطلاق يفقد الإنسان إهتمامه بالحذر الواجب في القيادة مما يؤدي إلى وقوع حوادث المرور .

رابعاً : سلوك قيادة السيارة :

من الملاحظ أن كثيراً من أخطاء السائقين أثناء القيادة تمثل أخطاء شائعة مما جعل منها نمطاً لعادات اجتماعية يتعلمها الفرد ويقلد فيها الآخرين وأصبحت جزءا من سلوكة الفردي الذي يقوم به ليتوافق مع العادات السلوكية الشائعة ، حتى وإن كانت هذه العادات قد تختلف عن قيم الفرد ، فالسرعة الزائدة من أهم أسباب حوادث المرور، وقد ترجع هذه السرعة الزائدة لحاجة ذاتية داخلية لدى الفرد أو تأثير خارجي سواء أكان هذا التأثير صادراً من المجتمع أو من الظروف البيئية والطبيعية والخارجية ومدى استجابة ردة فعل الفرد لها وينطبق ذلك على المخالفات الأخرى مثل قطع الإشارة الحمراء أو عكس السير ... الخ .

- وتشير العديد من الدراسات إلى أن سلوك السائق وتصرفاته لـــهما دور كبير في المشكلات المرورية حيث أن معظم الحوادث يكـــون سببها التهور أوعدم مراعاة أنظمة المرور مثل دراسة محمد فـــهيم (١٤٠٩هـ / ١٩٨٩م) ، ودراسة حمود البدر وعلـــى الغـامدي (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) وحيث أن قيادة السيارات هي عبارة عـــن سلوك مكتسب ومتعلم فبالإمكان تغيير وتحوير هـــذا السـلوك بمـا يتلاءم مع قواعد وأنظمة المرور •

خامساً : علاقة الحوادث المروريـــة بالخصـــائص المزاجيـــة وأساليب المعاملة الوالدية :

أظهرت بعض الدراسات المتعلقة بحوادث المرور مدى الارتباط بيـــن الإندفاعية والتورط في حوادث المرور فقد أوضحـــت دراســـة النــافع والسيف (١٩٨٨، ٦٩-٧٠) أن هناك ارتباطاً جوهريــاً بيــن ســمات الشخصية وأنماط القيادة ، فالقيادة غير السليمة ترتبط ارتباطاً ايجابيـــاً بسمات الشخصية السلبية كالاندفاعية والقهرية والعصابية والقلق ، وقـــد قام سوشمان Schuman (١٩٦٨ ، ٤٥٧) في دراسته بإجراء تحليـــل عاملي لأسباب الحوادث المرورية وتوصل إلى عاملين هما الاندفاعيـــة وعدم الانتباه •

- ارتبطت الحوادث ايضاً بعامل تشتت الانتباه فقد أظهرت ذلك دراسة ســومالاوميكولا Summala & Mikkola (١٩٩٤، ٣١٥-٣٢٦) ، وخاصة لدى الشباب في عمر (١٨-٢٠) عاماً في الفـــترة مـابين منتصف الليل إلى الساعة السادسة صباحاً وتزداد خطورة القيادة إذا اقترنت بالإرهاق وشرب الخمر مما يـؤدي إلى حوادث خطــيرة ، كما أكدت ذلك دراسة براون Brown (١٩٩٤، ٢٩٨-٣١٤) ، وقــد أشـــــارت دراسة بروير Brouwer (١٩٩٤، ١٤٩-١٦١) إلــى أن تشتت الانتباه يظهر جلياً لدى كبار السن أثناء قيادة الســـيارة

بسبب التدهور في القدرات الحسية والإدراكية والعقلية ذات الصلة بالإنتباه ·

ويرى الباحث أن الاندفاعية وتشتت الانتباه من الخصائص المزاجية المميزة لمرتكبي الحوادث ولكنها لم تأخذ نصيبها من الدراسات المهتمة بالحوادث المرورية بالإضافة إلى الخصائص المزاجية الأخرى رغم أهميتها من وجهة نظره في وقوع الحوادث المرورية ·

أما بالنسبة لأساليب المعاملة الوالدية فكما أشار الباحث سابقاً فإن الدراسات العربية والأجنبية لم تعط الاهتمام الكافي لدارسة هذه الأساليب وعلاقتها بارتكاب الحوادث المرورية رغم أهميتها من وجهة نظر الباحث ، فقد ظهر له من خلال خبرته العملية انها تسهم بدور فعال في وقوع الحوادث المرورية ، ولذا فقد ضمنها في دراسته الحالية ، علماً بأن كلاين Klein (١٩٧٢،٩٨-١٠٥) قد أشار إلى أن الدراسات المرورية لابد أن تهتم إهتماماً كبيراً بدراسة التفاعل بين الفرد وبيئته ، كما أكدت دراسة زيدل Zaidl (١٩٩٢،٢٤) على أهمية دراسة الثقافة المحيطة بالسائق حيث أن السائق غالباً ما يتأثر بسلوك الآخرين سلباً وإيجاباً ·

مما سبق ذكره يتبين ندرة الدراسات على حد علم الباحث التي تناولت بيان أثر الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية كما يدركها الأبناء في ارتكاب الحوادث المرورية ، مما حدا بالباحث إلى إجراء هذه الدراسة ·

الفصل الثالث

الفصل الثالث

الدراسات السابقة

صنف الباحث الدراسات السابقة في الأبعاد التالية :

أولاً : دراسات تناولت المتغيرات الشخصية وعلاقتها بارتكـلب الحوادث المرورية ٠

ثانياً : دراسات تناولت أثرالعمروسلوك قـــائد المركبـــة فـــي ارتكاب الحوادث المرورية ٠

ثالثاً : دراسات تناولت أثر الخصائص المزاجية لقائد المركبـــة في ارتكاب الحوادث المرورية ٠

رابعاً : دراسات تنبؤية عن حوادث المرور في المملكة العربية السعودية ٠

- خلاصة وتعقيب على الدراسات السابقة ٠

خامساً : تساؤلات الدراسة ٠

أولاً : دراسات تناولت المتغيرات الشخصية وعلاقتها بإرتكاب الحوادث المرورية ٠

(١) دراسة عبد اللطيف حسين فرج (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م ، ٢٤٥ -٢٦٥) ٠

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على الأسباب النفسية التي تدفع قائد المركبة للسرعة الزائدة ، والمؤدية إلى الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية وذلك في المدى العمري من (١٨-٤٠) عاماً ٠

وتكونت عينة الدراسة من (١٠٠٠) فرد من طلاب جامعات : أم القرى بمكة المكرمة ، الملك عبدالعزيز بجدة ، وطلاب كليات المعلمين في مكة المكرمة ، وجدة والطائف والتابعة لوزارة المعارف ٠

وأشارت نتائج الدراسة الى وجود أربعة عشر سبباً تدفع قائد المركبة الى السرعة الزائدة ، وهي على النحو التالي حسب أهميتها :

١- التهاون بالحياة ٠

٢- التهاون بحياة الآخرين ٠

٣- التهاون بالسيارة ٠

٤- الرغبة في تأكيد الذات ٠

٥- الشعور بالوحدة ٠

٦- الإنشغال بالأغاني ٠

٧- عدم الخوف من مراقبة الدوريات ٠

٨- عدم الوعي بالحوادث المرورية ٠

٩- الانشغال بأشياء أخرى غير القيادة ٠

١٠- الرغبة في الوصول إلى الهدف ٠

١١- عدم وجود دوريات في الطريق ٠

١٢- قلة الصبر ٠

١٣- الغضب والإنفعال من بعض الأمور في البيت ٠

١٤- التفكير في بعض الأمور ٠

(٢) دراسة باركر وآخرون Par Ker, & Others (١٩٩٥م)

هدفت هذه الدراسة الى قياس الإتجاه نحو المخالفات المرورية لمن سبق لهم أن تورطوا في حوادث مرورية وذلك في المدى العمري من (١٧) عاماً فأكثر ٠

وتكونت عينة الدراسة من (١٣٧٣) فرداً من السائقين البريطانيين ٠

وأشارت نتائج الدراسة إلى أن المخالفات المرورية تلعب دوراً كبيراً في وقوع الحوادث ، وأن أخطر المخالفات المرورية التي لها صلة مباشرة بالكثير من الحوادث على الطرق هي السرعة الزائدة ٠

(٣) دراسة جورج وآخرون George, & Others (١٩٩٥م)

هدفت هذه الدراسة الى معرفة العلاقة بين السرعة وحوادث الطرق واتجاهات السائقين نحو السرعة المحددة على الطرق في اليونان ، وذلك في المدى العمري من (١٨-٦٨) عاماً ٠

وتكونت عينة الدراسة من (٢٠٧) فرداً من السائقين اليونانيين ٠

وأشارت نتائج الدراسة الى وجود عدة أسباب رئيسية تدفع قائدي المركبات الى تجاوز السرعة المحددة على الطرق وهي :

- كون السائق في عجلة من أمره ٠
- غياب الرقابة المرورية على الطرق ٠
- عدم التقدير الصحيح لخطر السرعة ٠
- عدم الثبات على سرعة محددة أثناء القيادة ٠
- المبالغة في تقديرهم لقدراتهم القيادية ٠
- كما أشارت النتائج الى أن أهم سبب وراء السرعة في نظر أفراد العينة كان هو عدم الثبات على سرعة محددة أثناء القيادة ٠

(٤) دراسة جيانا وآخرون Geuna, & Others (١٩٩٥م) ٠

هدفت هذه الدراسة الى الكشف عن العلاقة بين الشعور بالإرهاق والتعب وبين الحوادث المرورية في إيطاليا ، وذلك في المدى العمري (١٩) عاماً ٠

وتكونت عينة الدراسة من (٥٠٠) فرد من السائقين الإيطاليين ٠

أشارت نتائج الدراسة الى وجود علاقة دالة إحصائياً بين الشعور بالإرهاق والتعب والحوادث المرورية ، وأن تقارير الشعور بالتعب الذاتية ، ينبغي أن يعتمد عليها بشكل جدي لتحري التأثير الذي يلعبه الشعور بالتعب في القيادة والحوادث ٠

(٥) دراسة بالدوين وكلانيك Baldwin, &Kleinke, ١٩٩٤م)

هدفت هذه الدراسة للكشف عن الآثار النفسية التي تتركها الحوادث المرورية على المراهقين ٠

وتكونت عينة هذه الدراسة من (٧) مراهقين وقعت لهم حوادث مرورية وكانت إصاباتهم الجسدية نتيجة هذه الحوادث متوسطة ، وبسبب الصدمة النفسية التي شعروا بها من جراء تلك الحوادث ، وقد راجعوا العيادة النفسية خلال الشهور الخمسة التي اعقبت وقوع الحوادث المرورية ٠

وأشارت نتائج الدراسة الى أن هؤلاء المراهقين قد ذكروا بعض الآثار النفسية التي اعترتهم بسبب هذه الحوادث وهي :

- نوبات مخاوف متكررة ٠
- مشاكل في النوم ٠
- صعوبات في التركيز ٠
- صعوبة الحديث مع الوالدين والأقران ٠
- حذر متزايد من الخطر ٠
- تزايد القلق النفسي ٠

(٦) دراسة يوسف عبدالفتاح (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) :

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الفرق بين مفهوم الإستهداف للحوادث الذي يشير إلى العامل الشخصي المرتبط بشخصية الفرد والذي يسهم في توريطه في الحوادث وبين المفهوم الثاني وهو التعرض للحوادث وهي: جملة العوامل التي تسبب الحادث كالظروف الخارجية وغيرها.

وأشارت نتائج الدراسة إلى أنه يمكن النظر في توزيع الحوادث على ضوء أربعة مداخل هي : الصدفة ، الخبرات الشخصية ، القابلية الزائدة لإرتكاب الحوادث ، التكوين البيولوجي والسيكولوجي للفرد .

(٧) دراسة ليهمان وآخرون Lehman & Others (١٩٨٩ ، ٣٤٤-٣٦٧) .

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن مدى التكيف العائلي طويل المدى نحو الفقدان المفاجئ أو غير المتوقع لأحد أفراد الأسرة نتيجة حادث مروري .

وتكونت عينة الدراسة من (٤٠) عائلة توفي أزواجهم أوزوجاتهم في حوادث مرورية ، ومن (٣٩) عائلة لم يتعرضوا لحوادث مرورية ، ومن (٥٤) أباً وأماً فقدوا أبناءً لهم في حوادث مرورية تتراوح أعمارهؤلاء الأبناء من (١-١٨) عاماً .

أشارت نتائج الدراسة إلى أن العلاقات الزوجية زادت قوة في بعض الحالات وانهارت في حالات أخرى بعد وفاة أحد أطفال الأسرة في حادث مروري ، وأن الذين فقدوا عزيزا عليهم في حادث مروري أظهروا مشاعر أكثر عطفاً وحباً نحو أطفالهم ، كما أشارت نتائج الدراسة إلى أن وفاة الأب أو الأم أو أحد أطفال الأسرة في حادث مروري له تأثير سلبي بدرجة حادة على نفسية أطفال هذه الأسرة .

(٨) دراسة هانسن Hansen (١٩٨٨، ٣٤٦-٣٦٥) .

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الخصائص النفسية المميزة للأشخاص الذين لديهم قابلية للوقوع في الحوادث أو المستهدفين من الحوادث وذلك عن طريق فحص عدة دراسات أجريت في مجال الحوادث المرورية منذ خمسة عشر عاماً حتى إجراء هذه الدراسة .

وأشارت نتائج الدراسة إلى وجود بعض الخصائص النفسية المرتبطة بالحوادث المرورية ارتباطا دالا والمتمثلة في :

- الإنقباض النفسي .
- التمركز حول الذات .
- التهور .
- العدوانية .
- سوء التوافق الإجتماعي وبعض المظاهر العصبية .

(٩) دراسة دارت وماكنزي Dart & Mckenzie (١٩٨٢، ٤٤٩-٤٥٧) .

هدفت هذه الدراسة إلى إيجاد تفسير منطقي للحوادث المرورية وذلك بتطوير نموذج مفصل للعلاقة التفاعلية بين عناصر الحوادث المرورية الثلاثة : الإنسان ، المركبة ، والكفاية الهندسية للطريق ، وقاما بتطبيق هذا النموذج على ثلاثين حادثاً مرورياً قاتلاً Fatal في ولاية لويزيانا ، يتكون هذا النموذج من قسمين رئيسين ، الأول : هوالعوامل الفيزيقية والميكانيكية ، والثاني : هو العوامل الإنسانية .

وأشارت نتائج الدراسة إلى وجود ثلاثة أنماط للقياة وهي :

- **النمط المخاطر** ، وتتميز سلوكياته في القيادة بالسرعة ، تناول الخمر النظر إلى القيادة كنوع من التعبير عن الرجولة أو الشجاعة ، ويرتبط هذا النمط السلوكي في القيادة بأنماط سلوكية تتميز بالمخاطرة في غير مجالات القيادة .

- **النمط قليل الكفاءة Inadeguate Per formanca** ترتبط الحـــوادث في هذا النمط بعدم الخبرة أو قلة المهارة في مواجهة المواقف المفاجئـــة ، وكانت نسبة هذا النمط في دراستهما ٢٠% .
- **النمـــط ســـريع الإنـــهيار النفســـي أو العصبـــي Sycological Breakdown** وأصحاب هذا النمط يعانون من توقف مفاجئ في التفكير عند مواجهة المواقف المفاجئة ، كما أن البعـــض قـــد يصـــاب بـــالنوم المفاجئ عند الإرهاق .

ثانياً : دراسات تناولت أثرالعمر وسلوك قيادة المركبـــة فـــي إرتكاب الحوادث المرورية .

(١) دراسة هذال العتيبي (١٤١٨هـــ / ١٩٩٨ م ، ٢٤) .

هدفت هذه االدراسة الى معرفة العوامل الإجتماعية المؤثرة في الـــتزام السائقين السعوديين بأساليب القيادة الوقائية ، وذلك في المدى العمـــري من (١٨-٤٣) عاماً .

أشارت نتائج الدراسة إلى ما يلي :

- إن الأفراد في عمر (١٨-٢٣) عاماً أقل التزاماً بالقيادة الســـليمة ، يليهم الأفراد في عمر (٢٣-٢٨) عاماً .
- إن من تزيد أعمارهم عن (٤٣) عاماً هم الأكثر التزاماً بـــأصول القيادة السليمة .
- أن حملة شهادات الدراسات العليا هم أكثر إلتزاماً بالقيادة المروريـــة المنضبطة ، فيما يعد حملة الشهادات المتوسطة الأقل التزاماً بالقيادة المرورية المنضبطة .

أن المستوى الثقافي والتعليمي لقائد المركبة هو العامل الأكثر تأثيراً فـــي القيادة السليمة ، يليه تأثير وسائل الإعلام ، ثم الأســـرة ، ثـــم العـــامل الإقتصادي ، وأخيراً تأثير البيئة والحي .

(٢) دراسة عبدالرحمن عسيري (١٤١٨هـ /١٩٩٧م ، ٢٦٧ - ٣٠٦) .

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الجوانب الإجتماعية للمخالفات المرورية التي يرتكبها الطلبة الجامعيون ودورها في وقوع الحوادث المرورية في المملكة االعربية السعودية ، وذلك في المدى العمري من (١٨-٤٠) عاماً .

وتكونت عينة الدراسة من (١٢٧) فرداً من طلاب جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض ، طلاب المستويين الأول والنهائي بقسم الإجتماع .

أشارت نتائج الدراسة إلى مايلي :

- أن أكثر المخالفات شيوعاً بين الطلاب هي : السرعة .
- أن ١٨.١% من أفراد العينة قد بدأوا قيادة السيارات وهم في المدى العمري من (١٤-١٥) عاماً ، وذلك بتشجيع من الوالدين .
- وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين حجم المخالفات المرورية المسببة للحوادث وبين مستوى تعليم الأب ، أي أن أبناء ذوي التعليم العالي أقل تورطاً في إرتكاب المخالفات المرورية .

(٣) دراسة على سعيد الغامدي (١٤١٨هـ /١٩٩٧،١٥-٣٩)

هدفت هذه الدراسة إلى استعراض أسباب وآثار الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية ، وتعتمد هذه الدراسة على تحليل الإحصائيات الصادرة من الإدارة العامة للمرور بالرياض .

وأشارت نتائج الدراسة إلى ما يلي :

- أن نسبة حوادث السرعة الزائدة في المملكة تعادل نظيرتها في الولايات المتحدة الأمريكية بثلاث مرات ونصف ، مما يؤكد جسلمة انتهاك كثير من السائقين في المملكة السرعة القصوى المحددة على الطريق وعدم التزامهم بها .

- أن نسبة حوادث قطع الإشارة تماثل أربعة أضعاف ونصف هذه المخالفة في الولايات المتحدة الأمريكية ، مما يؤكد ايضاً عدم احترام الإشارة الضوئية من كثير من السائقين في المملكة وانتهاكهم الضوء الأحمر بلامبالاة .
- أن مشكلة التجاوز الخاطئ اثناء القيادة مشكلة منتشرة بين السائقين في المملكة مقارنة بالولايات المتحدة الأمريكية إذ تشكل نسبة حوادث التجاوز الخاطئ في المملكة أكثر من ثمانية أضعاف نظيرتها في الولايات المتحدة الأمريكية ، وكذلك نسبة حوادث الدوران الخاطئ تفوق كثيراً نظيرتها في الولايات المتحدة الأمريكية.
- أن مشكلة حوادث المرور في المملكة مشكلة ترتبط بسلوكيات وتصرفات خاطئة تصدر من السائق ، لذلك فإن التركيز على العنصر البشري في معادلة وقوع الحادث المروري أمر في غاية الأهمية وهو المدخل الرئيسي نحو طرق أبواب المشكلة والحد منها.
- نسبة الوفيات للشباب مادون عمر (٣٥) عاماً هي نسبة عالية في المملكة وأن هذه النسبة في كل من المملكة العربية السعودية وبريطانياً وأمريكا هي : ٢ر٦٣% ، ٢, ٤٩% ، ٢, ٥٢% على التوالي ، مما يوضح فداحة الخسارة التي تتكبدها المملكة في هذه الشريحة الشابة المهمة لتنفيذ خطط التنمية .

(٤) دراسة حسن الأحمدي وآخرون (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م ، ٨٧-١٢٣) .

هدفت هذه الدراسة إلى الكشف عن أهم الأسباب المؤدية إلى وقوع الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية .

وأشارت نتائج الدراسة إلى مايلي :

- استناداً للإحصاءات الرسمية الصادرة عن الإدارة العامة للمرور بالمملكة العربية السعودية يظهر أن سلوك قائد المركبة غير

المسؤول والمتهور هو أهم أسباب حوادث المرور في المملكة ، وقد تمثل هذا السلوك غير المسؤول من قبل بعض السائقين وخاصة المراهقين والشباب ، في نسبة تجاوزت ٧٧% من مجموع حوادث المرور خلال عام ١٤١٥هـ .

- أن أهم عشرة تصرفات شائعة مسببة للحوادث في المجتمع السعودي هي :
- السرعة الزائدة .
- الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها .
- السماح لمن هم دون السن القانونية بقيادة السيارات .
- التوقف للفرجة على حادث في الطريق .
- إضاءة النور العالي عند مقابلة سيارة أخرى .
- الوقوف المزدوج لشراء أشياء من محل .
- الإنطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة .
- الإحتفاظ بمسافة قصيرة خلف السيارة الأمامية .
- التسابق مع سيارة أخرى .
- الثقة الشديدة في النفس في مهارة القيادة .

(٥) دراسة راجالين Rajalin, (١٩٩٤م ، ٥٥٥-٥٦٢) .

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الصلة بين القيادة الخطرة والتورط في الحوادث المرورية الخطيرة .

وتكونت عينة الدراسة من (٦١٥) فرداً وقعت لهم حوادث مرورية خطيرة ، ومن (٧٧٦) فرداً لم تقع لهم حوادث مرورية ، ومن (١٤٣) فرداً أوقفوا بواسطة رجال المرور بسبب إرتكابهم مخالفات مرورية خطيرة ، ومن (١٣٨) فرداً لم يرتكبوا أي مخالفات مرورية .

أشارت نتائج الدراسة الى :

- أن السائقين الذين تسببوا في حوادث خطيرة ومؤلمة والسائقين الذين تم ايقافهم بسبب قيادتهم الخطيرة تميزوا عن غيرهم من السائقين بمخالفتهم للتعليمات المرورية بدرجة أكبر ٠
- أن السائقين الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، ظهر من السجلات انهم قد ضبطوا سابقاً بسبب مخالفات مرورية ٠
- أن السائقين الذين وقعت لهم حوادث مرورية خطيرة وهربوا من موقع الحادث ؛ تميزوا بحصولهم على أكبر قدر من المخالفات المرورية السابقة ٠

(٦) دراسة ريتنج وآخرون Retting, & Others (١٩٩٥م) ٠

هدفت هذه الدراسة إلى تحديد سلوك السائقين المباشر لوقوع الحوادث المرورية وتحديد مسؤوليتهم في هذه الحوادث ، كذلك تحديد أنواع الحوادث الأكثر شيوعاً ٠

اعتمدت هذه الدراسة على (٤٥٢٦) تقريراً مرورياً عن الحوادث تم اعدادها من قبل رجال المرور ، وقد جمعت هذه التقارير من اربع مدن في أوزبا وكانت بالتساوي من أجل إعطاء كل مدينة حقها من التمثيل الإحصائي ٠

أشارت نتائج الدراسة الى ما يلي :

- أكثر الحوادث شيوعاً هي حوادث التصادم ٠
- أكثر السلوكيات المسببة لوقوع الحوادث من قبل السائقين هي :
- هروب السائقين من دوريات التفتيش والضبط المروري ٠
- الوقوف المفاجئ والخاطئ ٠
- الخروج الفجائي عن الطريق ٠
- تغيير الإتجاه بشكل فجائي ٠
- الدوران الخاطئ ٠

كما أشارت نتائج الدراسة أن مسؤولية السائقين في وقوع الحوادث الخطيرة تصل نسبتها الى ٨٣% ٠

(٧) دراسة خالد الغامدي (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) :

هدفت هذه الدراسة إظهار بعض جوانب السلوك لدى السائقين تجاه القيادة في مدينة الجبيل بالمملكة العربية السعودية ٠

تكونت عينة الدراسة من (٧٦٤) فرداً من العاملين بالقاعدة البحرية بالجبيل ٠

وأشارت نتائج الدراسة إلى ما يلي :

- أن ١٤% من أفراد الدراسة يستخدمون حزام الأمان بصفة دائمة ٠
- أن ٨٦% من أفراد الدراسة يحترمون الإشارة الضوئية ٠
- أن ٧٥% من أفراد الدراسة ملتزمين بالسرعة القانونية ٠
- أن ٤٨.٥% من أفراد الدراسة لا يحبذون استخدام حزام الأمان لأنه غير مريح في نظرهم ، وأن ٩% يرون أنه يعيق خروج المصاب أثناء الحادث ٠

(٨) دراسة صالح القحطاني وعلي الغامدي (١٤١٤/١٩٩٤م)

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة مدى تأثيرخدمة الليموزين(الأجرة العامة) على السلامة المرورية في مدينة الرياض في المملكة العربية السعودية ٠

تكونت عينة الدراسة من (٤٠٠) فرد من سائقي الليموزين من غير السعوديين من عدة جنسيات عربية وأجنبية ممن يعملون في مدينة الرياض٠

وأشارت نتائج الدراسة إلى مايلي :

- أن متوسط عدد حوادث مركبات الأجرة العامة يعادل حوالي ١٢ مرة ضعف متوسط عدد حوادث المركبات الأخرى ٠

- أكثر من نصف سائقي هذه الخدمة يحمل الجنسية الباكستانية ٠

- ١٩% من سائقي هذه الخدمة تعلم القيادة في المملكة العربية السعودية ٠

- كل سائق يقطع يومياً مسافة تقدر بحوالي ٤٠٠ كلم ، بمعدل ١٤.٥ ساعة ٠

- يرتبط دخل السائق بإيراده اليومي ، مما يجعله في سباق مع الآخرين من أجل زيادة هذا الإيراد ٠

- بلغ عدد المخالفات لكل ١٠٠ سائق ٩٨ مخالفة ، كما بلغ عدد الحوادث ٦١ حادث لكل مائة سائق ٠

(٩) دراسة سعود التركي وآخرون (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م)

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة اتجاهات السائقين نحوحزام الأمان وإلى معرفة نسبة السائقين المستخدمين لحزام الأمان وبحث الأسباب الكامنة وراء عدم استخدامه ٠

تكونت عينة الدراسة من (٨٦٠) فرداً من السائقين بمدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية ٠

وأشارت نتائج الدراسة إلى أن أهم الأسباب التي يراها السائقون وراء عدم استخدام حزام الأمان هي :

- لايستخدم في المسافات القصيرة ٠
- لأنه مزعج ٠
- الخوف من إعاقة الحركة ٠

- عدم الإقتناع بأهميته ٠
- عدم التعود ٠
- عدم التقيد بالنظام ٠
- نظرة المجتمع السلبية الى الذي يربط الحزام ٠
- الكسل والنسيان ٠

كما أشارت النتائج الى أن أهم أسباب الحوادث المرورية في رأ ي عينة الدراسة من السائقين هي :

- السرعة ٠
- إهمال السائق في تطبيق النظام ٠
- جهل السائق بأصول القيادة ٠
- الضعف في تطبيق الأنظمة المرورية ٠
- الكفاية الهندسية للطرق ٠

(١٠) دراسة شيباتا و فوكادا Shibata, & Fukuda,(١٩٩٤م)٠

هدفت هذه الدراسة إلى البحث عن بعض العوامل التي تزيد من خطورة حوادث السيارات في اليابان ، واعتمدت هذه الدراسة على بيانات لعدد (٣٣٨٢١) حادث مروري ٠

أشارت نتائج هذه الدراسة إلى أن أكثر العوامل التي تزيد من خطورة الحوادث حسب أهميتها هي :

- السرعة الزائدة ٠
- تناول المسكرات أثناء القيادة ٠
- القيادة بدون ترخيص ٠
- عدم إستعمال حزام الأمان ٠

(١١) دراسة وليامز Williams, (١٩٩٣،٨٥-٩٢) ٠

هدفت هذه الدراسة إلى مناقشة الارتباط الرئيسي بين العمر الشبابي وبين الوقوع في الحوادث المرورية الخطيرة ، وذلك في المدى العمري من (١٨-٢٢) عاماً ٠

واشارت نتائج الدراسة الى :

- ارتفاع نسبة ارتكاب الحوادث من قبل السائقين الشباب وبدرجة ملحوظة بالمقارنة مع أي مجموعات عمرية أخرى بمافيهم المتقدمون في السن ٠
- كانت الأسباب الجوهرية لهؤلاء الشباب في ارتكاب الحوادث المرورية الخطيرة تتمثل في عدم النضج العقلي والسلوكي وقلة الخبرة بمعرفة اللوائح والأنظمة المرورية ٠
- أن حوادث السائقين الشباب تزداد خطورة عند تعاطيهم للمواد الكحولية ٠

(١٢) دراسة بيك Peck (١٩٩٣م ، ١٤٥-١٦٦) .

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة العوامل الشخصية ذات التأثير في اتجاه السائقين نحو التورط في حوادث المرورعن طريق فحص سجلاتهم ، وخاصة وقائع ومحاضر الحوادث المرورية الموثقة في سجلاتهم ٠

أشارت نتائج الدراسة إلى أن السجل القيادي للسائقين والموثق به جميع مايتعلق بمخالفاتهم وحوادثهم يعتبرمن بين أهم المصادر والمراجع التي يمكن الاعتماد عليها بدرجة عالية للتنبؤ بسلوك هؤلاء السائقين في المستقبل فيما يتعلق بالقيادة التي تتسم بالمخاطرة والتورط في ارتكاب الحوادث المرورية ٠

(١٣) دراسة ناصر الصالح (١٤١٢هـ / ١٩٩٢م) :

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة تأثير أيام الأسبوع والشهور في وقوع الحوادث في مكة المكرمة ٠

وأشارت نتائج الدراسة إلى أن يوم الأربعاء حقق أعلى نسبة من الحوادث من بين أيام الأسبوع ، كما استأثر شهر رمضان وشهر ذوالحجة بأعلى معدل للحوادث بين أشهر السنة على خلاف مدن ومناطق المملكة العربية السعودية الأخرى ، كما أشارت النتائج إلى ارتفاع الحوادث المرورية في

النهار عنها في الليل في جميع شهور السنة ماعدا رمضان ، وأن فئات العمر (١٨-٣٠) عاماً سجلت أعلى نسبة في ارتكاب الحوادث المرورية.

(١٤) دراسة عبدالجليل السيف وآخرون (١٤١٠هـ/١٩٩٠م).

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة أسباب إرتفاع عدد الوفيات والإصابات في الحوادث المرورية بمنطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية بالمملكة العربية السعودية .

وتكونت عينة الدراسة من (٤٨٣) فرداً من المصابين في الحوادث المرورية في منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية والمنطقة الوسطى ، ومن (٤١) فرداً من رجال المرور العاملين في أقسام الحوادث في المناطق المذكورة .

أشارت نتائج الدراسة إلى مايلي :

- أن انخفاض عمر السائق من أهم العوامل المسببة للحوادث .
- أن أغلب الذين وقعت لهم حوادث مرورية في المنطقة الشرقية من طلبة المرحلة المتوسطة والثانوية .
- أن السماح للأبناء الصغار من قبل الآباء بقيادة السيارات سلوك اجتماعي خاطئ يلعب دوراً مهماً في ازدياد أعداد الحوادث ونتائجها.

(١٥) دراسة بيرنيس و سمبسون Beirness, & Simpson, (١٩٨٨م) .

هدفت الدراسة إلى معرفة العوامل الإجتماعية والنفسية والسلوكية المرتبطة بسلوكيات القيادة الخطيرة لدى مجموعتين من السائقين الذين وقعت لهم حوادث مرورية والذين لم تقع لهم حوادث مرورية .

تكونت عينة الدراسة من (١٩٨٦) طالب من طلاب الصف الثالث المتوسط ، والأول والثاني الثانوي ، من طلاب المدارس الأمريكية .

أشارت نتائج الدراسة إلى أن العوامل الإجتماعية والنفسية والسلوكية يمكن الاعتماد عليها في التمييز بين الأفراد المتورطين في الحوادث المرورية ، وغير المتورطين ، وأن الأفراد الذين تورطوا في حوادث مرورية هم أقرب من أن يكونوا على اندماج مع سلوكيات أشكالية وصحية ٠

(١٦) دراسة بروسير Preusser, (١٩٨٨، ٢٨٣ -٢٩٥) ٠

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة اختلاف النظام في الولايات المتحدة الأمريكية من ولاية الى أخرى في منح رخص القيادة وأثر ذلك في إرتكاب الحوادث والمخالفات المرورية ، وذلك لدى الأفراد في المدى العمري من (١٤-١٨) عاماً ٠

وتكونت عينة الدراسة من (٥٢٣٠) فرداً من طلاب المدارس الثانوية في سبع ولايات أمريكية ٠

أشارت نتائج الدراسة إلى :

- أن معظم أفراد العينة راغبون في الحصول على رخص قيادة بأسرع مما يمكن ٠
- نظام منح رخص القيادة يختلف من ولاية الى ولاية أخرى بدرجة عالية ٠
- أفراد الدراسة من الطلبة الذين ينتمون إلى الولايات التي تمنح الرخص في وقت مبكر من العمر ظهرت لديهم سلوكيات قيادية تتجه إلى المخاطرة وارتكاب المخالفات المرورية بعكس أقرانهم من الطلبة الذين يتبعون الولايات التي لاتمنح رخص القيادة الا في سن متأخرة .
- التأخرفي منح رخص القيادة مع التضييق والتشديد في الإستثناءات لمنح هذه الرخص وبالتحديد في العمر الواقع بين (١٥-١٧) عاماً ، ثبت بأنها أساليب فعالة لكبح جماح هؤلاء المراهقين في القيادة المكثفة والتي تتجه إلى المخاطرة والتورط في حوادث المرور ٠

ثالثاً : دراسات تناولت أثر الخصائص المزاجية لقائد المركبة في إرتكاب الحوادث المرورية ٠

(١) دراسة عبدالحميد إبراهيم (١٤١٤هـ/١٩٩٤ ، ٤٤٧-٤٧٨) ٠

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة وحوادث المرور في المملكة العربية السعودية ، وذلك في المدى العمري من (١٨-٢٥) عاماً ٠

وتكونت الدراسة من (٦٢٢) فرداً من طلاب جامعة الملك سعود – كلية التربية ، والآداب والعلوم الإدارية ٠

أشارت نتائج الدراسة الى وجود ارتباط دال احصائياً بين الاتجاه نحو المخاطرة والتورط في حوادث المرور٠

(٢) دراسة عبدالله النافع وخالد السيف (١٤٠٨هـ/١٩٨٨م) ٠

هدفت هذه الدراسة إلى تحديد وتحليل الخصائص النفسية لسلوك قائدي السيارات في المملكة العربية السعودية ، وذلك في المدى العمري من (١٥-٥٤) عاماً ٠

وتكونت عينة الدراسة من (٢٠٠٠) فرد من جميع المناطق المملكة العربية السعودية المختلفة ٠

أشارت نتائج الدراسة إلى وجود ارتباط دال إحصائياً بين نمط سلوك القيادة الخاطئ والاندفاع ٠

(٣) دراسة سوشمان Schuman (١٩٦٨ م) ٠

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة الخصائص المزاجية المرتبطة بالحوادث المرورية ٠

أشارت نتائج هذه الدراسة إلى وجود عاملين مزاجيين لهما علاقة بوقوع الحوادث وهما: الاندفاع وعدم الانتباه ٠

رابعاً : دراسات تنبؤية عن حوادث المرور في المملكة العربية السعودية :

(١) دراسة أمين قشقري (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) ٠

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة خصائص الحوادث المروية بالمملكة العربية السعودية من عام ١٣٩٤هـ/ ١٩٧٤ م إلى عام١٤١٦هـ/ ١٩٩٦م والتعرف على إتجاه هذه الحوادث المرورية في منطقة الرياض خلال العشر سنوات القادمة من عام١٤١٧هـ/ ١٩٩٧م إلى عام١٤٢٧هـ / ٢٠٠٧ م عن طريق حساب السلاسل الزمنية ٠

وأشارت نتائج الدراسة إلى أن الحوادث المرورية في المممكة العربية السعودية ومنطقة الرياض ترجع إلى ارتكاب مخالفتين رئيسيتين هما : السرعة وعدم التقيد بإشارات المرور ، وأن هناك ارتفاعاً واضحاً في الحوادث المرورية ونتائجها إذ يقدر مجموع الحوادث المرورية خلال العشر سنوات القادمة بمنطقة الرياض بـ (٣٩٩١٩٥) حادث خلاف حوادث التلفيات ، أما عن الوفيات فمن المقدر أن تبلغ (١٤٣٠٧) وفاة٠

(٢) دراسة على الغامدي وخالد القحطاني (١٤١٤/١٩٩٤م ٨٧، -١٠٥)

هدفت هذه الدراسة الى معرفة تنبؤات التسلسل الزمني (يقصد بها الأساليب الإحصائية التي تعتمد على مجموعة المشاهدات ويدخل فيها متغير الزمن بإستخدام المعادلة ARIMA) لحوادث المرور ومصابيها وقتلاها في المملكة العربية السعودية ٠

وأشارت نتائج الدراسة إلى أن أنماط الحوادث لم تظهر تناقصاً في المستقبل وأن الحاجة ملحة إلى تحسين برامج السلامة المرورية المعمول بها حالياً وضرورة القيام بابحاث جديدة ومستمرة لتحديد أسباب هذه الحوادث المتزايدة ٠

(٣) دراسة عبدالرحيم الزهراني (١٤١٤/ ١٩٩٤م ، ٥٧-٧٤) ٠

هدفت هذه الدراسة إلى تحليل ومعرفة أنماط الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية بواسطة النماذج الرياضية ٠

أشارت نتائج الدراسة إلى أن حالات الوفاة المتوقعة حتى عام ١٤٢٥هـ ستبلغ (٥٠٠٠) حالة سنوياً ، وأوضحت هذه الدراسة أن عدد الحوادث المرورية سيكون في إزدياد وستنتج عنها خسائر مالية كبيرة يجب الحد منها ٠

خلاصة وتعقيب على الدراسات السابقة :

تبين مما سبق :

- إجماع أغلب الدراسات على أن الإنسان هو المسؤول الأول عن وقوع الحوادث المرورية وبنسبة تصل إلى (٨٣%) كما أشارت إلى ذلك دراسة علي الغامدي (١٤١٨هـ/١٩٩٧م) ودراسة حسن الأحمدي وآخرين (١٤١٨هـ/ ١٩٩٧) ودراسة أمين قشقري (١٤١٨هـ/ ١٩٩٧م) ودراسة راجالين Rajalin, (١٩٩٤م)٠
- أن أغلب مرتكبي الحوادث المرورية هم من الشباب مادون سن (٣٩) عاماً ، كما أشارت لذلك دراسة عبدالجليل السيف وآخرون (١٤١٠هـ/١٩٩٠م) ودراسة علي الغامدي (١٤١٨هـ/ ١٩٩٧) ودراسة بروسير Breusser,. (١٩٨٨) ودراسة وليامز Williams, (١٩٩٣) ٠
- أن أكثر مسببات الحوادث المرورية وخاصة في المملكة العربية السعودية هي السرعة وتجاوز الإشارة الحمراء كما أشارت إلى ذلك دراسة علي الغامدي (١٤١٨هـ/٩٩٧م) ودراسة حسن الأحمدي

وآخـرون (١٤١٨هـ/١٩٩٧م) ودراسة أمين قشقري (١٤١٨هـ/١٩٩٧م) ودراسة هذال العتيبي (١٤١٨هـ/ ١٩٩٨) .

- أن المتغيرات الشخصية للسائق وانفعالاته هي المسؤولة في المقام الأول عن سلوكه القيادي وتورطه في حوادث المرور ، كما أشارت إلى ذلك بعض الدراسات مثل دراسة عبداللطيف فرج (١٤١٨هـ/١٩٩٧م) ودراسة دارت وماكنزي Dart & Mekenzie (١٩٨٢م) ودراسة هانسن Hansen, (١٩٨٨م) .

- تشير الدراسات التنبؤية إلى احتمال تزايد الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية وزيادة الوفيات والإصابات والخسائر المادية ، كما تشير إلى ذلك دراسة كل من علي الغامدي وخالد القحطاني وعبدالرحيم الزهراني (١٤١٤هـ/١٩٩٤م) ودراسة أمين قشقري (١٤١٨هـ/١٩٩٧م) .

- كان التركيز من قبل الدارسين والباحثين في موضوع الحوادث المرورية ينصب في المقام الأول على الدراسات الإحصائية والتحليلية للأسباب والآثار المادية والإجتماعية للحوادث المرورية بينما ندرت في الدراسات التي تهتم بالمتغيرات الشخصية في علاقتها بالحوادث المرورية .

- إن الدراسات التي تناولت الحوادث المرورية وعلاقتها بالمزاج كانت نادرة – على حد علم الباحث – بحيث لم تكن هناك أي دراسة اهتمت بهذه العلاقة ولكن نتائج بعض الدراسات توصلت إلى عاملي الاندفاعية وعدم الانتباه وهما من العوامل المزاجية التي ثبت دورهما في وقوع الحوادث المرورية ، كما أشارت إلى ذلك دراسة عبدالله النافع وخالد السيف (١٤٠٨هـ/١٩٨٨م) ودراسة سوشمان (١٩٦٨م) ، علماً أن هناك دراسات عربية اهتمت بدراسة المزاج في علاقته ببعض المتغيرات الأخرى مثل دراسة مجدى أحمد عبدالله (١٤١٢هـ/١٩٩٢م) عن المزاج الواقعي المثالي وعلاقته

بالعصابية والإتزان الإنفعالي ، وكذلك دراسة أحمد طنطاوي وعفاف عجلان (١٤١٥هـ/١٩٩٥م) ، عن العوامل المزاجية والمعرفية المرتبطة باضطراب قصور الانتباه لدى الأطفال والمراهقين ٠

- الدراسات المتعلقة بأساليب المعاملة الوالدية وعلاقتها بالحوادث المرورية كانت من الندرة بحيث لم توجد أي دراسة وعلى – حد علم الباحث – أوضحت تأثير أساليب المعاملة الوالدية في سلوك الأبناء القيادي وتورطهم في حوادث المرور، مع أن أساليب المعاملة الوالدية قد لقيت الاهتمام من قبل الدارسين في علاقتها ببعض المتغيرات الأخرى مثل دراسة عبدالكريم ابوالخير(١٤٠٥هـ/١٩٨٥) عن أساليب المعاملة الوالدية – كما يدركها الأبناء وعلاقتها بالإضطرابات النفسية ، ودراسة على أحمد الحفاشي الغامدي (١٤٠٩هـ/١٩٨٩م) عن أساليب المعاملة الوالدية في علاقتها ببعض سمات المسايرة والمغايرة لدى الأحداث الجانحين في المملكة العربية السعودية وكذلك دراسة ميسرة طاهر(١٤١٠هـ/١٩٩٠م) عن أساليب المعاملة الوالدية وبعض جوانب الشخصية ، ودراسة محمد عبدالحميد زيدان عن بعض السمات الشخصية وعلاقتها برعاية الوالدين ٠

وخلاصة ما تقدم يظهرندرة الدراسات التي اهتمت ببيان أثر الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية في ارتكاب الحوادث المرورية ، مما دفع الباحث إلى إجراء دراسة بعض الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية كما يدركها يدركها الأبناء في ارتكاب الحوادث المرورية ، وذلك في ضوء التساؤلات التي حددها في مشكلة الدراسة الحالية ٠

خامساً : تساؤلات الدراسة :

على ضوء ماسبق ذكره في مشكلة الدراسة تتحدد تساؤلات الدراسة فيما يلي :

- ما الفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟
- مالفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية متكررة مقارنة بأقرانهم الذين وقعت لهم حادثة مرورية واحدة ؟ .
- ما الفروق في أساليب معاملة الآباء للأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟ .
- ما الفروق في أساليب معاملة الأمهات للأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟
- ما أثرعدم الإتفاق بين الوالدين في أساليب معاملتهما لأبنائهم في ارتكاب الأبناء للحوادث المرورية ؟ .

الفصل الرابع

الفصل الرابع

الخطة والإجراءات

أولاً : مجتمع الدراسة :

(أ) العينة التمهيدية .

(ب) العينة الأساسية .

(ج) خصائص عينة الدراسة .

ثانياً : أدوات الدراسة :

(أ) اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات :

- عوامل اختبار الحالة المزاجية .
- تصحيح الاختبار .
- تقدير ثبات الاختبار .
- تحديد صدق الاختبار .

(ب) اختبار أساليب المعاملة الوالدية :

- عوامل اختبار أساليب المعاملة الوالدية .
- تصحيح الاختبار .
- تقدير ثبات الاختبار .
- تحديد صدق الاختبار .
- **إجراءات الدراسة .**

أولاً : مجتمع الدراسة :

يقع المجتمع الأصلي للدراسة في مدن : جدة ، ومكة المكرمة ، والطائف ، وهي المدن المكونة للمنطقة الغربية بالمملكة العربية السعودية ، وتتبع أمارة منطقة مكة المكرمة ، وتشهد هذه المدن حركة سير كثيفة خلال موسم الحج لأداء فريضة الحج ، وشهررمضان لأداء مناسك العمرة ، وقد بلغ عدد الحوادث المرورية المسجلة في سجلات الحوادث خلال فترة تطبيق الدراسة التي امتدت من ١٤١٧/٧/١هـ إلى ١٤١٨/١/١هـ (١٨٩٨) حادثاً مرورياً ، توفي فيها (٢٧٦) شخصاً ، وأصيب (٢٦٨٣) شخصاً ، وقد تراوحت أعمار السائقين المشاركين في هذه الحوادث ما بين (١٨-٤٠) عاماً ، ويشكل غير السعوديين فيهم ٤٦٫٦% بينما يشكل السعوديون ٥٢٫٤% .

وتكون المجتمع الأصلي للدراسة من السائقين السعوديين ، المدانين في حوادث مرورية ، وكانوا متسببين في هذه الحوادث ، ومتواجدين في أقسام الحوادث المرورية بإدارات المرور والمستشفيات في المدن الثلاث المذكورة ، وأيضاً من السائقين السعوديين الذين لم تقع لهم حوادث مرورية من طلبة المراحل الدراسية : المتوسطة ، والثانوية ، الجامعية في مدن : جدة ، و مكة المكرمة ، والطائف .

عينة الدراسة :

(أ) عينة الدراسة التمهيدية :

تكونت عينة الدراسة التمهيدية من (٢٠٥) فرد ، أعمارهم تتراوح مابين (١٧-٢٥) عاماً من الطلاب السعوديين بالمراحل الدراسية : المتوسطة والثانوية ، والجامعية ، بعضهم وقعت لهم حوادث مرورية ، والبعض الآخر لم تقع لهم حوادث مرورية وذلك خلال الفترة من ١٤١٦/١١/٥هـ وحتى ١٤١٧/٥/٥هـ وجدولي ٦ ، ٧ يوضحان توزيع أفراد عينة الدراسة التمهيدية .

جدول ٦

يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة التمهيدية حسب المدن والمستوى الدراسي

توزيع أفراد العينة	عينة مرتكبي الحوادث المرورية					عينة غير مرتكبي الحوادث المرورية				
حسب المدينة / المستوى الدراسي	جدة	مكة	الطائف	المجموع	النسبة المئوية	جدة	مكة	الطائف	المجموع	النسبة المئوية
المتوسط	٢٢	١٧	٩	٤٨	%٤١ ,٧	١٨	١٢	١٠	٤٠	%٤٤ ,٤
الثانوي	١٦	١٣	١٠	٣٩	%٣٣ ,٩	١٥	٨	٧	٣٠	%٣٣ ,٣
الجامعي	١٤	٩	٥	٢٨	%٢٤ ,٤	٩	٧	٤	٢٠	%٢٢ ,٣
المجموع	٥٢	٣٩	٢٤	١١٥	%١٠٠	٤٢	٢٧	٢١	٩٠	%١٠٠

جدول ٧

يوضح توزيع أفراد عينة الدراسة التمهيدية حسب العمر

توزيع أفراد العينة حسب العمر	عينة مرتكبي الحوادث المرورية		عينة غير مرتكبي الحوادث المرورية	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
١٩ فمادون	٥٦	%٤٨ ,٧	٤٠	%٤٤.٤
٢٠	٢٠	%١٧ ,٤	١٨	%٢٠
٢١	١٠	%١٠ ,٣	١٠	%١١.١
٢٢	٨	%٦ ,٩	٩	%١٠
٢٣	٨	%٦ ,٩	٦	%٦.٧
٢٤	٨	%٦ ,٩	٤	%٤.٤
٢٥	٥	%٤ ,٣	٣	%٣.٣
المجموع	١١٥	%١٠٠	٩٠	%١٠٠

(ب) عينة الدراسة الأساسية :

تكونت عينة الدراسة الأساسية من (٤٥٢) فرداً ، تتراوح أعمارهم ما بين (١٧-٢٥) عاماً ممن وقعت لهم حوادث مرورية ، ومن لم تقع لهم حوادث مرورية في مدن : جدة ، ومكة المكرمة ، والطائف ، كما يتضح ذلك من جدول رقم ٨ وتتكون هذه العينة من مجموعتين :

الأولى : الأفراد السعوديين الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، في الفترة من ١٤١٧/٧/١هـ إلى ١٤١٨/١/١هـ وكان لهم دور في وقوع هذه الحوادث ، ونجم عنها حدوث وفيات ، وإصابات خطيرة ، وكانوا موجودين بالمستشفيات وأقسام الحوادث في مدن : جدة ، ومكة المكرمة ، والطائف ، وقد بلغ عددهم (٣٠٢) فرداً .

الثانية : الأفراد السعوديين الذين لم تقع لهم حوادث مرورية وهم ممن يقودون السيارات لأكثر من ثلاث سنوات ويبلغ عددهم (١٥٠) فرداً وهم من طلبة المراحل الدراسية : المتوسطة ، والثانوية ، والجامعية ، في مدن : جدة ، ومكة المكرمة ، والطائف .

جدول ٨

يوضح توزيع أفراد العينة الأساسية حسب المدن التي يعيشون فيها

إسم المدينة	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غير مرتكبي الحوادث	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
جـــــدة	١٣٦	٤٢,٦	٦٥	٤٣,٣
مكة المكرمة	١٠٠	٣٥,٤	٥٢	٣٤,٦
الطـائف	٦٦	٢٢,٠	٣٣	٢٢,١
المجموع	٣٠٢	١٠٠%	١٥٠	١٠٠%

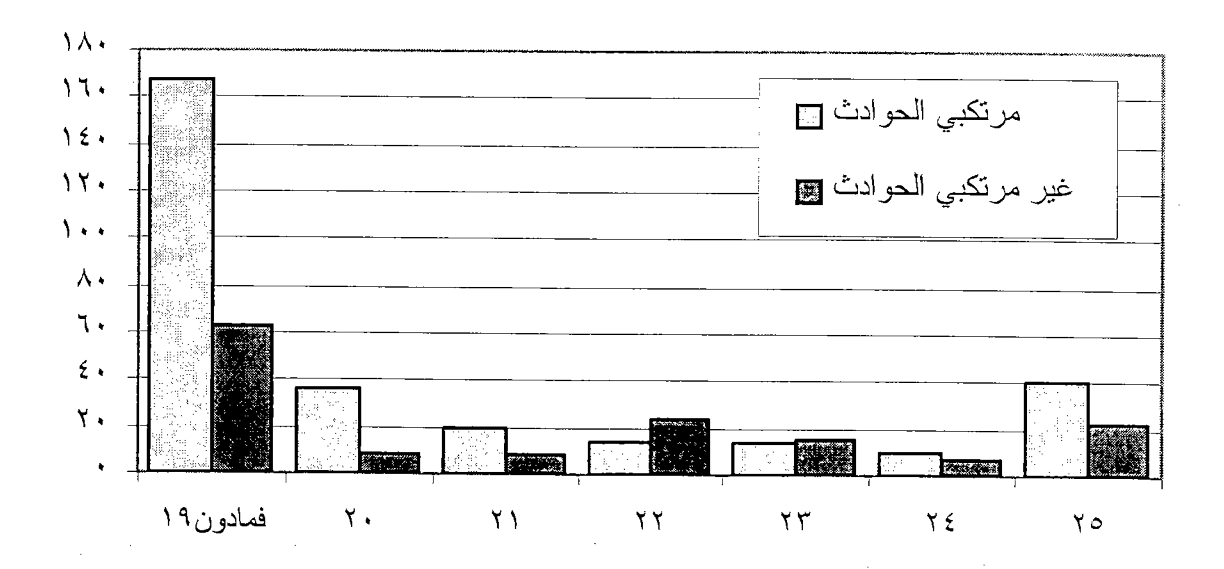
(ج) خصائص عينة الدراسة :

(١) العمر : تراوحت أعمار أفراد عينة الدراسة ما بين (١٧-٢٥) سنة موزعة كما في جدول ٩ .

جدول ٩

يوضح توزيع عينة الدراسة الأساسية من مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث حسب العمر

السن	عينة مرتكبي الحوادث		عينة مرتكبي الحوادث	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
١٩ فما دون	١٦٨	٥٥,٦	٦٣	٤٢,٠
٢٠	٣٦	١١,٩	٨	٥,٤
٢١	٢٠	٦,٦	٩	٦,٠
٢٢	١٤	٤,٦	٢٤	١٦,٠
٢٣	١٤	٤,٦	١٦	١٠,٧
٢٤	١٠	٣,٣	٧	٤,٧
٢٥	٤٠	١٣,٢	٢٣	١٥,٣
المجموع	٣٠٢	%١٠٠	١٥٠	%١٠٠



شكل ٨

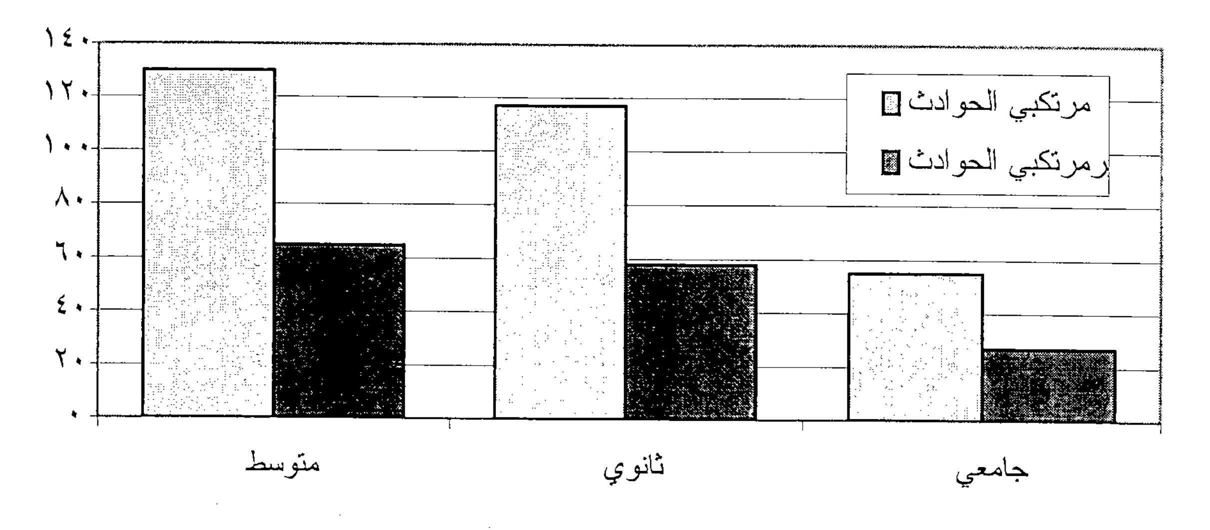
يوضح نسبة توزيع أفراد عينة الدراسة الأساسية مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث حسب العمر

(٢) مستوى التعليم : تراوح عدد مرتكبي الحوادث من طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية (٢٤٧) فرداً أي بنسبة ٨, ٨١% في حين أن مرتكبي الحوادث الباقين وعددهم ٥٥ فرداً ونسبتهم ٢, ١٨% كان مستواهم التعليمي أعلى من الثانوية العامة ، وجدول ١٠ وشكل ٩ يشير إلى ذلك .

جدول ١٠

يوضح مستوى تعليم أفراد عينة الدراسة الأساسية مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث

المستوى التعليمي	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غيرمرتكبي الحوادث	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
متوسط	١٣٠	٤٣ ,١	٦٥	٤٣ ,٣
ثانوي	١١٧	٣٨ ,٧	٥٨	٣٨ ,٧
جامعي	٥٥	١٨ ,٢	٢٧	١٨ ,٠
المجموع	٣٠٢	%١٠٠	١٥٠	%١٠٠



شكل ٩

يوضح نسبة توزيع أفراد العينة الأساسيةمرتكبي الحوادث وغيرمرتكبي الحوادث حسب المستوى الدراسي

جدول ١٢

يوضح المجالات المهنية التي يعمل بها الآباء في عينة الدراسة الأساسية مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث

المهن التي يعمل بها الآباء	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غيرمرتكبي الحوادث	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
لايعمل	٨	٢,٦	٢	١,٣
يعمل بالزراعة والرعي	١١	٣,٥	٤	٢,٧
يعمل بالصناعة	١٨	٦,٠	٣	٢,٠
يعمل بالتجارة	٦٨	٢٢,٥	٥٣	٣٥,٣
يعمل بالوظائف الحكومية	١٤٢	٤٧,٠	٦٢	٤١,٣
يعمل بالقطاع الخاص	١٥	٥,١	٦	٤,٠
متقاعد	٣٥	١١,٦	١٦	١٠,٧
متوفي	٥	١,٧	٤	٢,٧
المجموع	٣٠٢	١٠٠%	١٥٠	١٠٠%

(٥) مستوى تعليم الأم : يظهر من الجدول ١٣ أن مستوى تعليم الأمهات منخفض ، فنسبة أمهات الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية من الأميات بلغت ٥٧ر٠% مقابل ٥٢ر٧% في عينة أمهات الشباب غيرمرتكبي الحوادث ، كما كانت نسبة الأمهات اللاتي يحملن الشهادة الابتدائية فأقل في عينة مرتكبي الحوادث ٢٣ر٢% مقابل ٢٦ر٧% عند أمهات غير مرتكبي الحوادث ، أما الأمهات اللاتي في المستوى الإعدادي والثانوي فكانت نسبتهن ١٤ر٩% في عينة الشباب مرتكبي الحوادث مقابل ١٢ر٠% عند أمهات غير مرتكبي الحوادث ، مما يدل على أن الأمهات في كلتا العينتين من ذوات التعليم المنخفض ومعظمهن من الأميات ٠

جدول ١٣

يوضح مستوى تعليم أمهات الأفراد في عينة الدراسة الأساسية مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث

المستوى التعليمي للأمهات	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غيرمرتكبي الحوادث	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
لاتقرأ ولا تكتـــب	١٨٠	٥٩ ,٦	٧١	٥٦ ,٦
إبتدائي فأقـــل	٧٢	٢٣ ,٨	٥٤	٢٦ ,٧
متوســـــط	٢٩	٩ ,٦	١٨	١٢ ,٠
ثانـــــوي	٢١	٧ ,٠	٧	٤ ,٧
جامعـــــي	–	–	–	–
المجمـــوع	٣٠٢	%١٠٠	١٥٠	%١٠٠

(٦) مهنة الأم : معظم أمهات عينة الدراسة غير عاملات بنســـــبة ٤, ٩٥% في عينة الشباب مرتكبي الحوادث مقـــابل ٩٢% فـــي عينـــة أمهات الشباب غيرمرتكبي الحوادث ، أما اللاتـــي يعملـــن بالوظـــائف الحكومية فقد بلغت نسبتهن ٦, ٣% في عينة مرتكبي الحوادث و٣, ٥% في عينة غيرمرتكبي الحوادث ، مما يدل على أن الأغلبية من الأمـــهات في العينتين لا يعملن ، كما يظهر من الجدول ١٤ ، ويرى البـــاحث أن ذلك يعود إلى الظروف الإجتماعية الســـابقة للمجتمع السعودي الـــذي كان لايهتم بعمل المرأة بحكم العادات والتقاليد ، كما أن للمستوى المـهني عند الأمهات علاقة بالمستوى التعليمي الذي ظهر لنا من جدول ١٣ أنـــه منخفض بدرجة كبيرة ٠

جدول ١٤

يوضح المجالات المهنية لأمهات عينة الدراسة الأساسية مرتكبي الحوادث وغير مرتكبي الحوادث

المهن التي تعمل بها الأمهات	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غيرمرتكبي الحوادث	
	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية
لاتعمل	٢٨٨	٩٥,٤	١٣٨	٩٢,٠
تعمل بالزراعة والرعي	١	٠,٣	١	٠,٧
تعمل بالتجارة	٢	٠,٧	–	–
تعمل بالوظائف الحكومية	١١	٣,٦	٨	٥,٣
تعمل بالقطاع الخاص	–	–	–	–
متقاعدة	–	–	٢	١,٣
متوفية	–	–	١	٠,٧
المجموع	٣٠٢	%١٠٠	١٥٠	%١٠٠

(٧) أنواع الحوادث التي وقعت لعينة الدراسة وعدد مرات وقوعها :

(أ) حوادث التصادم مع سيارات :

أغلب الحوادث التي تورط فيها أفراد عينة الدراسة من مرتكبي الحوادث كانت هي حوادث التصادم مع سيارات كما يظهر في الجدول ١٥ مما يدل على كثرة الأخطاء التي ترتكب من السائقين ويدلل على تزايد اعداد السيارات على الطرق الداخلية والخارجية مما يؤثر على سلوك السائقين وخاصة في مواقع الإزدحام ٠

جدول ١٥

يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية الى فئات تبعاً لعدد مرات وقوع حوادث التصادم مع سيارات ونسبتهم في كل فئة

عدد مرات وقوع حوادث التصادم	عدد الأفراد مرتكبي هذه الحوادث	النسبة المئوية
بدون	٢٣	%٧,٦٢
حادث لمرة واحدة	١٤٣	%٤٧,٣٥
لمرتين	٩٧	%٣٢,١٢
لثلاث مرات	٢٤	%٧,٩٥
لاربع مرات	١٢	%٣,٩٧
من ٥-٨ مرات	٣	%٠,٩٩
المجموع	٣٠٢	%١٠٠

كما يتضح من الجدول السابق أن (١٤٣) فرداً من عينة الدراسة وبنسبة ٤٧,٣٥% قد وقعت لهم حوادث تصادم لمرة واحدة وأن عدد (١٣٦) فرداً قد تكررت منهم حوادث التصادم وكانت نسبتهم ٤٥,٠٣% من عينة الدراسة مما يوضح خطورة هذا النوع من الحوادث في المملكة العربية السعودية وتميزه عن بقية الحوادث بكثرة حدوثه٠

(ب) حوادث الإنقلاب :

تأتي حوادث الانقلاب في المرتبة الثانية بعد حوادث التصادم في عدد مرات وقوعها لأفراد عينة الدراسة ، فقد كان عدد هذه الحوادث (٢٤) حادثاً بنسبة ٧,٩٥% وتعتبر هذه النسبة قليلة جداً بالنسبة لحوادث التصادم ، وجدول ١٦ يوضح اعداد حوادث الإنقلاب التي وقعت لأفراد عينة الدراسة ٠

جدول ١٦

يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً لعدد مرات وقوع حوادث الإنقلاب ونسبتهم في كل فئة

عدد مرات وقوع حوادث الإنقلاب	عدد الأفراد مرتكبي هذه الحوادث	النسبة المئوية
بـــــدون	٢٧٨	%٩٢,٠٥
حادث لمرة واحدة	٢٢	%٧,٢٨
لمرتيـــن	٢	%٠,٦٦
المجموع	٣٠٢	%١٠٠

(ج) حوادث التصادم مع أجسام ثابتة :

وجاء هذا النوع من الحوادث في المرتبة الثالثة بالنسبة لأفـــراد عينـــة الدراسة الذين وقعت لهم حوادث مرورية بنسبة ٥,٦٢ % كما يتضح من الجـدول رقم ١٧ .

جدول ١٧

يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً لعدد مرات وقوع حوادث التصادم مع أجسام ثابتة ونسبتهم في كل فئة

عدد مرات وقوع حوادث التصادم مع أجسام ثابتة	عدد الأفراد مرتكبي هذه الحوادث	النسبة المئوية
بدون	٢٧٧	%٩١,٧٢
لمرة واحدة	١٩	%٦,٢٩
لمرتين	٣	%٠,٩٩
لثلاث مرات	١	%٠,٣٣
المجموع	٣٠٢	%١٠٠

(د) حوادث دهس المشاة :

بلغ عدد أفراد عينة الداسة الذين تورطوا في حوادث دهس المشاة (١٨) فرداً بنسبة ٥,٩٦% والجدول ١٨ يوضح عدد هـذه الحـوادث وعـدد مرتكبيها.

جدول ١٨

يوضح تصنيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً لعدد مرات وقوع حوادث دهس المشاه ونسبتهم في كل فئة

عدد مرات وقوع حوادث دهس المشاة	عدد الأفراد مرتكبي هذه الحوادث	النسبة المئوية
بـدون	٢٨٤	٩٤,٠٤%
لمرة واحدة	١٦	٥,٣٠%
لمرتين	١	٠,٣٣%
لثلاث مرات	١	٠,٣٣%
المجموع	٣٠٢	١٠٠%

(هـ) حوادث مختلفة :

جدول ١٩

يوضح تنصيف أفراد عينة الدراسة الأساسية إلى فئات تبعاً لنوع الحوادث التي وقعت لهم ونسبتهم في كل فئة

نوع الحادث	عدد مرات وقوع الحادث لكل نوع	عدد الأفراد مرتكبي هذه الحوادث	النسبة المئوية
بـدون	صفر	٢٩١	٩٦,٣٦%
صدم دراجة نارية	١	٥	١,٦٦%
خروج عن الطريق	١	٤	١,٣٢%
حريق	١	١	٠,٣٣%
دهس حيوان	١	١	٠,٣٣%
المجموع	٤ حوادث	٣٠٢	١٠٠%

يتضح من الجدول السابق وجود أنواع أخرى مختلفة من الحوادث وقعت لأفراد عينة الدراسة ولكن أعدادها قليلة وعدد مرات وقوعها مرة واحدة مما يوضح ندرة وقوعها وهذه الحوادث حسب الترتيب تصادم مع دراجة نارية ، وخروج عن الطريق ، وقوع حريق ، ودهس حيوان .

ثانيا : أدوات الدراسة :

قام الباحث بتصميم بطارية من الإختبارات وهي :

(أ) اختبارالحالة المزاجية لقائدي المركبات :

قام الباحث باعداد هذا المقياس طبقاً للمراحل التالية :

- استعراض بعض مقاييس الشخصية بصفة عامة ، والمزاجية بصفة خاصة .
- استعرض الطرق المختلفة المستخدمة في مقياس السمات المزاجية ، وقد قام الباحث بتصميم هذا الاختبارىالاستعانة بالأبعاد التي حددها (توماس وزملاؤه) في دراسة (نيويورك الطولية) ، والتي تشتمل على تسع فئات لأسلوب الاستجابة ، بالإضافة الى قائمة ايزنك للشخصية (Epi) واسترشد الباحث بالاختبار المذكور الذي ترجمه وقننه على البيئة المصرية كلاً من أحمد طنطاوي وعفاف عجلان ، ويتكون الإختبار من (٥٠) فقرة تقيس إستجابات قائدي المركبات في الإختبار الذي صمم من أجلهم ، وطبق على عينة الدراسة التمهيدية ، وحددت أبعاده عاملياً ، واختيرت الفقرات ذات التشبعات الدالة بعد التدوير ، باستخدام طريقة بيرت وبانكس ، وتم حساب التشبعات الجوهرية في ضوء التشبع الأكبر من أربعة أمثال الخطأ المعياري ، وقد جرى تحليل البيانات باستخدام الحاسب العلمي لمؤسسة الأهرام (أماك) .

-عوامل إختبار الحالة المزاجية :

وقد تم التوصل إلى سبعة عوامل هي :

- الإندفاع .
- امتداد فترة الإنتباه والمثابرة .
- الإقتراب – الإنسحاب .
- التكيفية .
- تشتت الإنتباه .
- حدة ردة الفعل .
- الطبع .

وقد تميزت الدراسة الحالية عن دراسة توماس وزملاؤه بظهور عـــامل جديد من العوامل المزاجية وهو : الإندفاع ، ولم تظهر فـــي الدراســـة الحالية ثلاثة عوامل ذكرها توماس وزملاؤه فـــي دراســـة نيويـــورك الطولية وهي : مستوى النشاط ، الإيقاعية ، عتبة الإستجابة .

والجداول التالية توضح ارقام الفقرات في الإختبار ودرجة تشـــبع كـــل فقرة .

جدول ٢٠

يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية وتشبعاتهـــــا بعامـــل الاندفـــــاع

رقم الفقرة في الإختبار	٢٨	٤٠	٤٧	٤٩
التشبع بالعـــامـــــل	,٥٦	,٢٣	,٤٦	,٤١

جدول ٢١

يوضـــح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية وتشبعاتها بعامل إمتداد فترة الانتباه والمثابرة

رقم الفقرة في الإختبار	٣٣	٣٧	٤٤	٤٦
التشبع بالعامـــــــل	,٦٠	,٦٥	,٣٢	,٣٤

جدول ٢٢

يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية وتشبعاتها بعامل الاقتراب – الانسحاب

رقم الفقرة في الإختبار	١٠	٣٥	٣٩	٤٥
التشبع بالعـــامـــــل	,٣٤	,٣٦	,٤٧	,٥٦

جدول ٢٣

يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية

وتشبعاتها بعامل التكيفية

رقم الفقرة في الإختبار	٣	٢٦	٢٧	٥٠
التشبع بالعامل	,٧٤	,٤١	,٣٣	,٢١

جدول ٢٤

يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية

وتشبعاتها بعامل تشتت الانتباه

رقم الفقرة في الإختبار	٦	١٢	١٦	١٩
التشبع بالعامل	,٤٣	,٥٨	,٤٢	,٣١

جدول ٢٥

يوضح أرقام فقرات اختيار الحالة المزاجية

وتشبعاتها بعامل حدة ردة الفعل

رقم الفقرة في الإختبار	٢٠	٢٣	٣٤
التشبع بالعامل	,٦٨	,٣٢	,٢١

جدول ٢٦

يوضح أرقام فقرات اختبار الحالة المزاجية

وتشبعاتها بعامل الطبع

رقم الفقرة في الإختبار	٢٩	٤٢	٤٣
التشبع بالعامل	,٧٣	,٣٣	,٤٧

الصورة النهائية لاختبارالحالة المزاجية :

أصبح الاختبار في صورته النهائية مكونا مـــن ٢٦ فقــرة كلــها ذات تشبعات دالة طبقاً لما أسفرت عنه نتائج التحليل العاملي ٠

تعليمات التقدير والتصحيح :

تقدراجابة من اجاب على كل عبارة من عبارات الإختبار فـــي ضــوء ثلاثة بدائل للإجابة " نادراً " ، " احياناً " ، " غالباً " ، والإجابة التي تدل على إيجابية المزاج يعطي المفحوص درجة (+١) أسفل غالباً أو نـــادراً حسب اتجاه الفقرة ٠

والإجابة التي تدل على سلبية المزاج يعطى المفحـــوص درجـــة (-١) اسفل غالباً أونادراً ، والإجابة التي لاتدل على إيجابية أو سلبية المـــزاج يعطى المفحوص درجة صفر أسفل احياناً ٠

وبذلك تصبح الدرجة المرتفعة في الاختبار تدل على إيجابية المـــــزاج والدرجة المنخفضة تدل على سلبية المزاج ٠

ثبات اختبار الحالة المزاجية :

تم حساب ثبات اختبار الحالة المزاجية بطريقة الفا لكرونباخ ، ودلــــت نتائج الحاسب العلمي على أن معامل الثبات = ٠,٧٨ وهو معامل ثبـــات جيد ٠

-تحديد صدق اختبارالحالة المزاجية :

تم حساب صدق الاختبار باستخدام طريقة صدق المحكمين ، حيث تـــم عرض الاختبار على عدد من المتخصصين من اســـاتذة علـــم النفـــس بجامعتي أم القرى بمكة المكرمة ، وجامعة الملك عبد العزيز بجــــدة ، بالإضافة إلى عدد من الضباط العاملين من قسم الحوادث بمكة المكرمـــة وقد أختيرت الفقرات التي تم الإتفاق عليها بين المحكمين بنسبة ٧٥% على الأقل واعتبرت هذه النسبة محكاً لصدق الاختبار ٠

(ب) اختبار أساليب المعاملة الوالدية :

تم تصميم هذا الاختبار بالاستعانة بالأبعاد التي حددها (شايفر) والتي تشتمل على تسع فئات لأسلوب الاستجابة ، واسترشد بالاختبار الذي اعده وقننه على البيئة السعودية كلاً من فاروق عبدالسلام وميسرة طاهر ، ويتكون الإختبار من ٧٦ فقرة بعد تعديلها وطبق على عينة الدراسة التمهيدية ، وحددت أبعاده عاملياً واختيرت الفقرات ذات التشبعات الدالة بعد التدوير باستخدام طريقة بيرت وبانكس ، وتم تحليل البيانات باستخدام الحاسب العلمي بجامعة أم القرى بمكة المكرمة ٠

وتتضمن الإجابة على كل فقرة من فقرات الاختبار الإجابة عن أسلوب الأب والأم معاً كما يظهر في الملحق رقم ٤ ٠

عوامل اختبارأساليب المعاملة الوالدية :

تم تحديد المكونات العاملية بإستخدام نظام SPSS واستخدمت فيه طريقة المكونات الأساسية Component analysis للتحليل العاملي التي قدمها هارمن Harman (١٩٧٦ م) ، وأسلوب الفاريمكس الذي قدمه كايزر Kaisar (١٩٥٨م) للتدوير المتعامد ، وتم حساب التشبعات الجوهرية في ضوء التشبع الأكبر من أربعة أمثال الخطأ المعياري ، وتم استخدام الحاسب العلمي بجامعة أم القرى بمكة المكرمة ٠

وأسفرت نتائج التحليل العاملي عن وجود خمسة عوامل جذورها الكامنة أكبر من واحد صحيح ، وهذه العوامل هي :

- التقبل ٠
- الضبط ٠
- عدم الاتساق ٠
- الرفض ٠
- التباعد ٠

والجداول التالية توضح أرقام الفقرات في الاختبار ، ودرجة تشبع كل فقرة بالعامل الخاص بها ٠

جدول ٢٧

يوضح ارقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية

وتشبعاتها بعامل التقبل

رقم الفقرة في الإختبار	١٣	٢٠	٣٥	٥١	٥٥	٦٣	٦٨	٧١
التشبع بالعامل	٠,٥٠	٠,٧١	٠,٧١	٠,٨٢	٠,٥٣	٠,٥٨	٠,٦٩	٠,٥٧

جدول ٢٨

يوضح ارقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية

وتشبعاتها بعامل الضبط

رقم الفقرة في الإختبار	١١	٢٥	٤١	٤٩	٥٧	٧٣
التشبع بالعامل	٠,٧٥	٠,٦٣	٠,٥٨	٠,٥٠	٠,٦٦	٠,٦٨

جدول ٢٩

يوضح ارقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية

وتشبعاتها بعامل عدم الإتساق

رقم الفقرة في الإختبار	١	٨	١٥	٢٢
التشبع بالعامل	٠,٥٠	٠,٧٧	٠,٥٩	٠,٧٣

جدول ٣٠

يوضح ارقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية

وتشبعاتها بعامل الرفض

رقم الفقرة في الإختبار	٣	١٠	٢٤	٣٢	٤٠	٦٤
التشبع بالعامل	٠,٦٩	٠,٦٧	٠,٦٩	٠,٥٠	٠,٥١	٠,٥٠

جدول ٣١

يوضح ارقام فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية وتشبعاتها بعامل التباعد

رقم الفقرة في الإختبار	١٩	٤٢	٥٠	٥٨	٦٦
التشــبع بالعـــامــــل	٠,٥٧	٠,٥٠	٠,٥٠	٠,٥٢	٠,٦٨

الصورة النهائية لاختبار أساليب المعاملة الوالدية :

أصبح الاختبار في صورته النهائية مكوناً مـــن ٢٩ فقـــرة كلـــها ذات تشبعات دالة طبقاً لما أسفرت عنه نتائج التحليل العاملي ٠

تعليمات التقدير والتصحيح :

يقدر اسلوب الأب والأم في كل فقرة من فقرات الاختبار فـــي ضـــوء إجابتين نعم ، لا ، وقد تم توزيع الدرجات على النحو التالي :

نعم = ١ ، لا = صفر ٠

ثبات اختبار أساليب المعاملة الوالدية :

بعد حذف الفقرات ذات التشبعات غير الدالة في ضوء طريقـــة بـــيرت وبانكس وجد أن معامل الثبات بطريقة الفا لكرونباخ = ٠,٦١

وهو معامل ثبات جيد ٠

صدق اختبار أساليب المعاملة الوالدية :

ولحساب صدق الإختبار تم عرض عباراته على مجموعة من الأســـاتذة المتخصصين في التربية وعلم النفس بجامعتي أم القرى بمكة المكرمـــة وجامعة الملك عبدالعزيز بجدة وكان هناك اتفاق تام على بنود الاختبـــار وطريقة تصحيحه ، بنسبة لا تقل عن ٧٥% واعتمد الباحث على ذلـــك لتحديد صدق الاختبار ٠

إجراءات الدراسة :

تم تطبيق الأدوات على عينة الدراسة على النحو التالي :

أولاً : مرتكبي الحوادث المرورية : وهم الذين ثبت إدانتهم في وقـــوع الحوادث المرورية وكانوا سبباً فيها ، وقد تم زيارتهم في المستشـــفيات وفي أقسام الحوادث والسجون ، وتم التطبيق عليهم بشكل فـــردي بعـــد توضيح الهدف من هذه الدراسة •

ثانياً : غير مرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق : وهم من طلبـــة الجامعات والمدارس الثانوية والمتوسطة ممن أبدوا تعاونهم التـــام مـــع الباحث بعد أن وضح لهم الهدف من هذه الدراسة ، وقد تم التأكد مـــن عدم ارتكابهم لحوادث مرورية سابقة بالرجوع إلـــى الحاســـب الآلـــي بادارات المرور ، وقد تم تطبيق أدوات الدراسة بشكل فردي وجمـــاعي حسب الحالة بإشراف الباحث شخصياً •

الفصل الخامس

الفصل الخامس

نتائج الدراسة

يتضمن هذا الفصل :

أولا : الإجابة على تساؤلات الدراسة .

ثانياً : تفسير نتائج الدراسة .

التوصيات والبحوث المقترحة .

نتائج الدراسة :

يتناول الباحث في هذا الفصل النتائج التـــي أســفرت عنــها الدراســة وتفسيرها وتتمثل في :

أولاً : الإجابة عن تساؤلات الدراسة :

للإجابة عن التساؤل الأول الذي ينص على : ما الفـــروق فـــي الخصائص المزاجية بين الأفراد الذين وقعت لـــهم حـــوادث مروريـــة وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟

استخدم الباحث اختبار " ت " لبيان دلالة الفـــروق فـــي الخصـــائص المزاجية بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مروريةعلى الإطلاق وجدول ٣٢ يوضح ذلك ٠

جدول ٣٢

يوضح قيمة "ت " في الخصائص المزاجية للأفراد مرتكبي الحوادث المرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهـــم حوادث المرورية على الإطـــــلاق

م	الخصائص المزاجية	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غير مرتكبي الحوادث		قيمة " ت "	مستوى الدلالة
		المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري		
١	الإندفاعيـــــــة	٥, ٧٣	٣, ٠٩	٤, ٥٨	٣, ٠٠	٣, ٧٩	دالة عند مستوى ٠,٠١
٢	امتداد فترة الإنتبـــاه والمثابـــــرة	٥, ٠٥	٣, ٢١	٤, ٤٩	٢, ٩٩	١, ٨١	غيردالة
٣	الإقتراب والإنسحاب	٤, ٦٥	٣, ١٩	٤, ٢٢	٢, ٩٠	١, ٤٤	،،
٤	تشتت الإنتبـــــاه	٤, ٤٣	٢, ٣١	٣, ٩٩	١, ٥١	٢, ٤٣	دالة عند مستوى ٠,٠١
٥	التكيفيـــــــة	٥, ٠٥	٣, ٥٧	٤, ٧١	٣, ١٩	١, ٠٤	غيردالة
٦	حدة ردة الفعـــــل	٤, ٢٨	٢, ٧٨	٣, ٥٤	٢, ٧٩	٢, ٦٦	دالة عند مستوى ٠,٠١
٧	الطبـــــــــع	٣, ٧٩	٢, ٩٤	٣, ٣٧	٢, ٦٧	١, ٥٤	غيردالة

يتضح من الجدول السابق أنه :

(١) توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠١ في الخصائص المزاجية المتمثلة في الاندفاعية ، وتشتت الانتباه ، وحدة ردة الفعل في اتجاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، مما يدل على ، أنهم يختلفون عن أقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ٠

(٢) أما بالنسبة للخصائص المزاجية المتمثلة في امتداد فترة الانتباه ، والمثابرة ، والاقتراب – الانسحاب ، والتكيفية ، والطبع ، فلم توجد فروق دالة إحصائياً للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ، وهذا ما اسفرت عنه نتائج التساؤل الأول ٠

وللإجابة عن التساؤل الثاني الذي ينص على : ما الفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية متكررة مقارنة بأقرانهم الذين وقعت لهم حادثة مرورية واحدة ؟ ٠

استخدم الباحث اختبار "ت " لبيان دلالة الفروق وجدول ٣٣ يوضح ذلك ٠

جدول ٣٣

يوضح قيمة " ت " في الخصائص المزاجية للأفراد مرتكبي الحوادث المرورية المتكررة وأقرانهم الذين وقت لهم حادثة مرورية واحـــــدة

م	الخصائص المزاجية	عينة مرتكبي الحوادث لأول مرة		عينة مرتكبي الحوادث المتكررة		قيمة " ت "	مستوي الدلالة
		المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري		
١	الإندفاعيـــــة	٥ ,٥٣	٢, ٩٩	٥, ٩٦	٣, ٢٠	١, ٢١	غيردالة
٢	امتداد فترة الإنتبــاه والمثابـــرة	٥, ٠١	٣, ١٩	٥, ٠٩	٣, ٢٤	٠, ٢٠	‹‹
٣	الإقتراب والإنسحاب	٤, ٤٧	٢, ٩٢	٤, ٨٧	٣, ٤٩	١, ٠٧	‹‹
٤	تشتت الإنتبــاه	٤, ٣٢	٢, ٢٩	٤, ٥٥	٢, ٣٣	٠, ٨٥	‹‹
٥	التكيفيـــــة	٥, ٠٢	٣, ٠٧	٥, ٠٩	٤, ٠٩	٠, ١٨	‹‹
٦	حدة ردة الفعـــل	٤, ٢٤	٢, ٩١	٤, ٣٣	٢, ٦٣	٠, ٣٠	‹‹
٧	الطبـــــــع	٣, ٣٨	٢, ٢٥	٤, ٢٨	٣, ٥٤	٢, ٥٦	دالة عند مستوى ٠,٠١

يتضح من الجدول السابق عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائيـــة فـــي جميع الخصائص المزاجية ماعدا عامل " الطبع " Mood فقد وجـــدت فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠١ في إتجاه الأفراد مرتكبـــي الحوادث المرورية المتكررة ، وهذا يوضح أن حالة السائق الإنفعاليـــة أثناء قيادته للسيارة وقابليته للإستثارة تؤدي في أغلـــب الأحيـــان إلـــى الوقوع في الحوادث المرورية وخاصة عندما يكون السائق مكتئباً وفـــي حالة عدم إتزان إنفعالي ٠

وللإجابة عن التساؤل الثالث الذي ينص على : ما الفروق فـــي أساليب معاملة آباء الأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، وأســـاليب آباء أقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟

ولتحقيق ذلك استخدم الباحث إختبار " ت " وجدول ٣٤ يوضح ذلك ٠

جدول ٣٤

يوضح قيمة " ت " في أساليب معاملة الآباء للأبناء مرتكبي الحوادث المرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق .

م	أساليب معاملة الآباء	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غيرمرتكبي الحوادث		قيمة " ت "	مستوى الدلالة
		المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري		
١	التقبـــل	٣, ٢٧	١, ٣٩	٤, ٥٧	٠, ٩٥	١١, ٦٠	دالة عند مستوى ٠,٠١
٢	الضبـــط	١, ٥٩	١, ٤٢	٤, ٠٧	١, ٧٧	٨, ٣٥	دالة عند مستوى ٠,٠١
٣	عدم الإتساق	٢, ٨٣	١, ٢٧	٠, ٦١	١, ١٨	١٨, ٣٢	دالة عند مستوى ٠,٠١
٤	الرفـــض	٢, ٨٩	١, ٥٢	٠, ٥٣	١, ١١	١٨, ٦٨	دالة عند مستوى ٠,٠١
٥	التباعـــد	٢, ٣٨	١, ٢٥	١, ٤٢	٠, ٩٨	٨, ٩٠	دالة عند مستوى ٠,٠١

يتضح من الجدول السابق أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائيـــــة عنـــد مستوى ٠,٠١ في أسلوبي التقبل ، الضبط ، في اتجاه الأفراد الذين لـــم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق .

كما أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية عند مستوى ٠,٠١ في أســـاليب عدم الاتساق ، والرفض ، والتباعد ، في اتجاه الأفراد الذين وقعت لـــهم حوادث مرورية ، وهذا ما أسفرت عنه نتائج التساؤل الثالث .

وللإجابة عن التساؤل الرابع الذي ينص على : ما الفروق فـــي أساليب معاملة أمهات الأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية وأســـاليب أمهات أقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ؟ .

ولتحقيق ذلك استخدم الباحث اختبار " ت " وجدول ٣٥ يوضح ذلك .

جدول ٣٥

يوضح قيمة " ت " في أساليب معاملة الأمهات بين الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية وأقرانهم غيرمرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق .

م	أساليب معاملة الأمهات	عينة مرتكبي الحوادث		عينة غيرمرتكبي الحوادث		قيمة " ت "	مستوى الدلالة
		المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري		
١	التقبـــــل	٣, ٧٦	١, ٢٨	٤, ٦٨	٠, ٧٧	٩,٧٨	دالة عند مستوى ٠,٠١
٢	الضبـــط	١, ١٩	١, ٢٣	٤, ٠٧	١, ٨٠	١٧, ٦٥	دالة عندمستوى ٠,٠١
٣	عدم الإتساق	٢ ,٥٥	١ ,٤٢	٢ ,٤١	١ ,٤٦	٠,٩٧	غيردالة
٤	الرفـــــض	٢, ٥٠	١, ٤٢	٠, ٥٠	١, ١٤	١٥,٠٣	دالة عند مستوى ٠,٠١
٥	التباعـــــد	٢, ١٥	١, ٢٣	١, ٣٩	٠, ٨٨	٧, ٥٩	دالة عند مستوى ٠,٠١

يتضح من الجدول السابق : وجود فروق ذات دلالـــة إحصائيـــة عنـــد مستوى ٠,٠١ في أسلوبي التقبل و الضبط ، في إتجاه الأبناء الذين لـــم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ، كما أنه توجد فروق ذات دلالـــة إحصائية عند مستوى ٠,٠١ في أسلوبي الرفض والتباعد ، في إتجـــاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، أما بالنسبة لأســـلوب عـــدم الإتساق فلم توجد فروق دالة إحصائياً بين الأفراد الذيـــن وقعـــت لـــهم حوادث مرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية ، وهذا مـــا أسفرت عنه نتائج التساؤل الرابع .

وللإجابة عن التساؤل الخامس الذي ينص على : ما أثـر عـدم الإتفاق بين الوالدين في أساليب معاملتهم لأبنائهم في إرتكـاب هـؤلاء الأبناء للحوادث المرورية ؟٠

ولتحقيق ذلك استخدم الباحث إختبار " ت " والجدولين ٣٦،٣٧ يوضحان ذلك ٠

جدول ٣٦

يوضح قيمة " ت " في أساليب المعاملة الوالدية بين آباء وأمهات أفراد عينة الدراسة غير مرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق ٠

م	أساليب المعاملة الوالدية	آباء عينة غير مرتكبي الحوادث		أمهات عينة غير مرتكبي الحوادث		قيمة " ت "	مستوى الدلالة
		المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري		
١	التقبـل	٤, ٥٧	٩٥ و٠	٤, ٦٨	٠, ٧٧	١, ٥٩	غيردالة
٢	الضبـط	٤, ٠٧	١, ٧٧	٤, ٠٧	١, ٨٠	٠, ٠	،،
٣	عدم الإتساق	٠, ٦١	١, ١٨	٠, ٥٩	١, ٢٣	٠, ٥٠	،،
٤	الرفـض	٠, ٥٣	١, ١١	٠, ٥٠	١, ١٤	٠, ٤٨	،،
٥	التباعـد	١, ٤٢	٠, ٩٨	١, ٣٩	٠, ٨٨	٠, ٤٥	،،

يتضح من الجدول السابق عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائيـة فـي أساليب التقبل ، والضبط ، وعدم الإتساق ، والرفض ، والتباعد بيـن آباء وأمهات أفراد عينة الدراسة غير مرتكبي الحوادث المرورية علـى الإطلاق ٠

جدول ٣٧

يوضح قيمة " ت " في أساليب المعاملة الوالدية بين آباء وأمهات أفراد عينة الدراسة مرتكبي الحوادث المرورية .

م	أساليب المعاملة الوالدية	عينة آباء مرتكبي الحوادث		عينة أمهات مرتكبي الحوادث		قيمة " ت "	مستوى الدلالة
		المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري	المتوسط الحسابي	الإنحراف المعياري		
١	التقبـــــل	٣, ٢٧	١, ٣٩	٣, ٧٦	١, ٢٨	٤, ٩٩	دالة عند مستوى ٠,٠١
٢	الضبـــــط	١, ٥٩	١, ٤٢	١, ١٩	١, ٢٣	٤, ٦٠	دالة عند مستوى ٠,٠١
٣	عدم الإتساق	٢ ,٣٨	١ ,٢٥	١ ,٤٢	٠ ,٩٨	٨, ٩٠	دالة عند مستوى ٠,٠١
٤	الرفـــــض	٢, ٨٩	١, ٥٢	٢, ٥٠	١, ٤٢	٤, ٥٨	دالة عند مستوى ٠,٠١
٥	التباعـــــد	٢, ٣٨	١, ٢٥	٢, ١٦	١, ٢٣	٢, ٧٣	دالة عند مستوى ٠,٠١

يتضح من الجدول السابق أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائيـــة عنـــد مستوى ٠,٠١ في أساليب التقبـــل ، والضبـــط ، وعـــدم الإتســـاق ، والرفض ، والتباعد ، بين آباء وأمهات الأفـــراد مرتكبـــي الحـــوادث المرورية ، وهذا ما أسفرت عنه نتائج التساؤل الخامس .

ثانيا : تفسير نتائج الدراسة :

لما كانت هذه الدراسة تتناول بعض الخصائص المزاجية وأساليب المعاملة الوالدية – كما يدركها الأبناء – وعلاقتها بإرتكاب الحوادث المرورية ، فقد اتضح للباحث في ضوء نتائج الدراسة ، أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم الذين لم يتعرضوا لحوادث مرورية في الخصائص المزاجية المتمثلة في الإندفاعية ، وتشتت الإنتباه ، وحدة ردة الفعل ، وتتفق نتائج هذه الدراسة مع ما أسفرت عنه النتائج في دراسة كلٍ من عبدالله النافع وخالد السيف (١٤٠٨هـ/ ١٩٨٨م) ، وعبدالحميد إبراهيم (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) ، ودراسة سوشمان (١٩٦٨م) ، ويفسر الباحث ذلك بأن هؤلاء الأفراد من عينة أعمارها تتراوح بين (١٧-٢٥) عاماً بمتوسط عمري قدره ٢١ سنة ، فإن هذه العينة تتسم بالإندفاعية في قيادة السيارة وتتمثل الإندفاعية لدى هذه العينة في السرعة العالية ، والتجاوزغير النظامي وحب الظهور أمام الآخرين بالقيادة الماهرة ، والتحكم في القيادة حتى في السرعة العالية ، وهذا ما يؤدي بهم الى الوقوع في الحوادث ، ويفسر الباحث ذلك بقلة الخبرة بالأنظمة والتعليمات المرروية لدى هذه الفئة مما يوقعهم في الخطر ، بالإضافة إلى استعجالهم وسوء تصرفهم عند مواجهة أي خطروأثناء وقوع الحوادث مما قد يزيد من خطورة هذه الحوادث ، بالإضافة الى ضعف الرقابة الأسرية من الآباء للأبناء ؛ فالإندفاعية سبب من أسباب زيادة السرعة أثناء القيادة ، وقد ثبت من الإحصاءات الرسمية للإدارة العامة للمرور(١٤١٧هـ/ ١٩٩٧م) ومن عدة دراسات منها : دراسة أمين قشقري (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) ، وعلي الغامدي (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) ، ودراسة وليامز Williams (١٩٩٣م ، ٨٥-٩٢) ، ان السرعة هي أكثر العوامل المسببة لوقوع الحوادث المرورية ،

كما أن الإندفاعية عامل من عوامل تجاوز الإشـــارة الحمـــراء بســـبب الإستعجـــال ، وخاصة عندما تكون الإشارة صفراء ، وقـــد أظـــهرت بيانات الإدارة العامة للمرور أن تجاوز الإشارة الحمراء هـــو الســـبب الرئيسي الثاني في وقـــوع الحـــوادث المروريـــة بالمملكـــة العربيـــة السعودية ، كما توكد ذلك دراسة كلٍ من :عبداللطيف فرج (١٤١٨هـــ / ١٩٩٧م ، ٢٤٥-٢٦٥) ، ودراسة عبدالرحمن عسيري (١٤١٨هـــ / ١٩٩٧م ، ٢٧٦-٣٠٦) ، دراسة علي الغامدي (١٤١٨هــ / ١٩٩٧م ، ١٥-٤٠) ، وهذا يظهر إرتباط الحوادث المرورية لدى هـــذه الفئـــة بارتكاب المخالفات المرورية الخطيرة المتمثلة في الســـرعة وتجـــاوز الإشارة الحمراء والتجاوز غير النظامي ، مما يدل علـــى أن الأفـــراد مرتكبي الحوادث المرورية يتسمون بتاريخ سابق ملـــيء بالمخالفـــات المرورية ، كما أشارت لذلك دراســـة كرانســـر Crancer (١٩٦٧م) ، ودراسة راجالين Rajalin (١٩٩٤م ، ٥٥٥-٥٦٢) .

ويرى الباحث أن السبب في إندفاع هؤلاء الشباب وارتكابهم للمخالفـــات المرورية الخطيرة التي تكون سبباً رئيسياً في وقوع الحوادث المروريـــة ، يعود إلى قلة خبرة هؤلاء الشـــباب بأنظمـــة وتعليمـــات المـــرور ، بالإضافة إلى عدم قدرة البرامج التدريبية في مدارس تعليم الســـيارات إلى اعطاء هؤلاء الشباب دورات مكثفة حول أسباب وقـــوع الحـــوادث المرورية ، والنتائج السيئة لحوادث المـــرور والمتمثلـــة فـــي إزهـــاق الأرواح وحدوث الإعاقة المستديمة واتلاف الممتلكات ، وبالإضافة إلـــى ضعف الرقابة الأسرية وعدم قدرة الآبـــاء والأمـــهات علـــى ترســـيخ السلوكيات الجيدة في نفوس أبنائهم بسبب الإختلاف بين الآباء والأمهات في أساليب معاملة الأبناء وتذبذب العلاقة بين الوالدين وأبنائهم .

أما بالنسبة لتشتت الإنتباه لدى السائقين أثناء القيادة وإنشـــغالهم بـــأمور أخرى وعدم التركيز على القيادة والإنشغال بـــالراديو أو المســـجل أو الحديث مع المرافقين فإنه يعد عاملاً مهماً في وقوع حوادث المـــرور،

خاصة إذا ما علمنا أن أغلب الحوادث تقع في لحظات معدودة لا تمكن السائقين من التصرف السليم في مواجهة المواقف المفاجئة مثل وجود أعمال في الطريق أو حيوانات سائبة أو منحنيات خطيرة وخلافها ، ويزيد من خطورة هذه الحوادث اقتران عدم الإنتباه بالسرعة الزائدة .
كما أن حدة رد الفعل والذي ظهر من النتائج أنها من الخصائص المزاجية المرتبطة بالسائقين المتورطين في حوادث المرور، تعد من الخصائص المزاجية السلبية لأنها تمثل سرعة الإستجابة السلبية للمواقف الإجتماعية المختلفة التي يواجهها الفرد أثناء قيادته والتي تصدر من الأفراد الآخرين وعادة ما تقترن هذه الإستجابة بالإنفعال غير المتزن ، والرغبة في مضايقة الآخرين ، لأنه يفسر تصرفات الأفراد الآخرين بأنها موجهة ضده ، فيكون تصرفه تبعاً لذلك تصرفاً سلبياً قد يؤدي إلى وقوع حادث له أو للآخرين الذين يقصد إيذاءهم وتتمثل هذه التصرفات في الوقوف المفاجئ أمام السيارات الأخرى لتصطدم به من الخلف ، و مضايقة السائقين الآخرين ومنعهم من التجاوز ومحاولة صدم سياراتهم من الجوانب ، وهذه التصرفات تشاهد من واقع الخبرة العملية الميدانية في فئة الشباب مادون (٢٥) عاماً ، وكثيراً ماكانت السبب في وقوع الحوادث المرورية .
ويرى الباحث ضرورة التنويه الى هذه الأمور في المواد الدراسية التي تقدم للطلاب ، كمادة التربية الوطنية والمطالعة ، كما يمكن أن تدرج ضمن بعض المواد الدراسية في التعليم الجامعي .
كما أشارت نتائج الدراسة في التساؤل الثاني إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية متكررة مقارنة بأقرانهم الذين لم يتعرضوا لحوادث مرورية متكررة في عامل الطبع وفي إتجاه الشباب مرتكبي الحوادث المتكررة ، وتختلف هذه النتيجة عن نتائج دراسة كل من عبدالله النافع وخالد السيف (١٤٠٨هـ/ ١٩٨٨م) ، ودراسة سوشمان Schuman (١٩٦٨م) ،

ويفسر الباحث ذلك بأن حالة السائق الإنفعالية أثناء قيادتـــه للســيارة ، وقابليته للإستثارة تؤدي في أغلب الأحيان إلى الوقوع فـــي الحــوادث المرورية ، وبخاصـــة عندما يكون السائق مكتئباً أوفي حالة عدم إتزان إنفعالي وهو ماظهر لدى أفراد عينة الدراسة الحالية الذين وقعت لــــهم حوادث مرورية متكررة ، ويعرف الطبع Mood بأنه : حالة إنفعالية أو إتجاه يستمر لبعض الوقت ويتسم بالقابلية للإستثارة وينقسم إلى نوعين : مرح ، ومكتئب ، وهذا يدلل على أن هـــذه الخاصيـــة المزاجيـــة وراء تكرار الحوادث المرورية ·

كما أشارت نتائج الدراسة – في التساؤل الثالث ، الى وجود فروق ذات دلالة إحصائية في أساليب معاملة الآباء بين الأفراد الذين وقعـــت لـــهم حوادث مرورية وأقرانهم وذلك في أسلوبي التقبل ، والضبط في إتجـــاه الأفراد الذين لم تقع لهم حوادث مرورية ، وفي أساليب عدم الإتســـاق ، والرفض ، والتباعد في إتجاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية ، ويفسر الباحث ذلك بأن تعامل الآباء الإيجابي مع الأبناء المتمثـــل فـــي الحب ، والعطف ، والتقبل ، والإتجاه نحو الأبناء أثناء مرحلة النمو لـــه أهمية كبرى في بناء الشخصية السوية والسلوك السوي وتكوين مفـــهوم ذات إيجابي لدى هؤلاء الأبناء ، وأن التعـــامل الســلبي مـــع الأبنـــاء ورفضهم له دور كبير في اضطراب شخصية هؤلاء الأبناء ويتبع ذلـــك إضطراب السلوك وتكوين مفهوم ذات سلبي لدى هؤلاء الأبناء والـــذي قد يؤثر بدوره في السلوك القيادي والتورط في حوادث المرور ·

كما أشارت نتائج الدراسة ، في التساؤل الرابع ، إلى وجود فـــروق ذات دلالة إحصائية في أساليب معاملة الأمهات بين الأفراد الذين وقعت لـــهم حوادث مرورية وأقرانهم الذين لم تقع لهم حوادث مرورية وذلك فـــــي أسلوبي التقبل ، والضبط في إتجاه الأفراد الذين لم تقع لـــــهم حـــوادث مرورية ، وفي أسلوبي الرفض ، والتباعد في إتجاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية ،

وعدم وجود فروق ذات دلالة في أسلوب عـدم الإتساق ، وتبين هـذه النتائج توافق أمهات الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية مع أبائهم في معاملة الأبناء معاملة سلبية ، وتوافق أمهات الأفراد الذين لم تقع لهم حوادث مرورية مع آبائهم في معاملة الأبناء معاملة إيجابية ، ويرجـع الباحث ارتكاب الأبناء للحوادث المرورية قد يعود إلى التعامل السـلبي من الوالدين ، وقد يؤدي ذلك إلى إضطراب في شخصية هؤلاء الأبنـاء والذي يتولد عنه اضطراب في السلوك ، ومن مظاهره سـلوك قيـادة السيارات غير المتزن الذي يتميز بالإندفاعية ، وتشتت الإنتباه ، وحـدة ردة الفعل ، والإتجاه نحو المخاطرة والتورط في حوادث المرور، كمـا أن التعامل الإيجابي مع الأبناء من قبل الوالدين له تأثير على سـلوكهم العام والمتضمن سلوكهم القيادي المتمثل في القيـادة المتزنـة والتقيـد بأنظمة السير وقلة التورط في حوادث المرور .

وهكذا يتضح أن لأساليب المعاملة الوالديـة السـلبية علاقـة إيجابيـة بارتكاب الأبناء لحوادث المرور ، وأن لأسـاليب المعاملـة الوالديـة الإيجابية علاقة سلبية بإرتكاب الأبناء لحوادث المرور .

كما أشارت نتائج الدراسة ، في التساؤل الخامس ، إلى وجـود فـروق ذات دلالة إحصائية بين آباء وأمهات الأفراد الذين وقعت لهم حـوادث مرورية في أساليب المعاملة الوالدية الإيجابيـة والسـلبية ، وأن هـذه الفروق غير موجودة بين آباء وأمهات الأفراد الذين لم تقع لهم حـوادث مرورية على الإطلاق ، ويفسر الباحث بأن اختلاف الآباء والأمـهات في أساليب المعاملة الوالدية ، وعدم اتفاقهم ، قد ينعكس على سـلوك الأبناء ويجعلهم يعيشون حالة من القلق والتوتروقد يكون هذا التباين بين الآباء والأمهات في معاملة الأبناء له دور كبير فـي ضعـف سـلطة الضبط الإجتماعي لدى الآباء وعدم مراقبة الأبناء خارج المنزل مما قـد يدفعهم إلى تعلم بعض السلوكيات الخاطئة من الأصدقاء والأقران ،

وربما يكون هذا سبباً في تورط هؤلاء الأبناء في سلوك قيادة السـيارات غـير المتزن والذي يميل إلى مخالفة قواعد وأنظمة السير والذي يـؤدي بالتالي إلى التورط في حوادث المرور ٠

التوصيات والبحوث المقترحة :

أولاً : التوصيات :

بناءً على نتائج الدراسة الحالية فإن الباحث يوصي بالآتي :

(١) وضع خطة منظمة ومتكاملة على المستوى القومي من خلال مشاركة وزارة الداخلية ووزارة المعارف والتعليم العالي وعلماء النفس والتربية من أجل إجراء الدراسات والبحوث حول مشكلة الحوادث المرورية لدى جميع أفراد المجتمع والتوصل إلى أفضل الحلول للحد من هذه المشكلة ٠

(٢) ضرورة الحزم في تطبيق الأنظمة والقواعد المرورية وعدم السماح لمن تقل أعمارهم عن (٢١) عاماً بقيادة السيارات ، فقد ثبت من الدراسة الحالية ومن الدراسات السابقة والإحصاءات الصادرة عن الإدارة العامة للمرور لعام (١٤١٧هـ/١٩٩٧هـ) أن الشباب في عمر ٢١ فما دون هم أكثر الفئات تورطاً في حوادث المرور ٠

(٣) حيث أن نظام المرور في المملكة العربية السعودية الصادر عام (١٣٩١هـ/١٩٧١م) ، ينص على منح رخصة القيادة لمن بلغ سن الثامنة عشر فتوصى هذه الدراسة بناءً على النتائج ونتائج الدراسات الأخرى بعدم منح رخص القيادة لمن يقل عمره عن ٢١ عاماً ، فقد أوضحت دراسة برويسير Breusser (١٩٨٨،٢٨٣-٢٩٥) التي أجريت في سبع ولايات أمريكية أن الولايات التي لاتمنح رخص القيادة الا في سن متأخرة أثبتت نجاحها في هذا الأسلوب الفعال لكبح جماح القيادة الخطرة لدى الشباب والحد من وقوعهم في الحوادث ٠

(٤) تقترح الدراسة الحالية عدة أمور للحد من مخالفة الأنظمة القانونية والقواعد المرورية منها :

(أ) الإلغاء المؤقت لرخصة القيادة في حالة ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية فقد أوضحت دراسة ماكنايت Mcknight (١٩٨٧، ٤٥-٥٧) أن الغاء الرخصة مؤقتاً ولمدة أسبوعين كان إجراءاً أكثر فاعلية بالنسبة لإنخفاض نسبة المخالفات والحوادث المرورية ٠

(ب) الزام مخالفي الأنظمة والقواعد المرورية بالإشتراك في دورات تأهيلية في مدارس القيادة وإعادة تأهيلهم في هذه المدارس للإلتزام بأساليب القيادة السليمة ٠

(ج) ضرورة تطبيق العقوبات على أولياء الأمور والآباء الذين يسمحون لأبنائهم صغار السن بقيادة السيارات وهم في سن مبكرة ٠

(٥) ضرورة تضمين مفاهيم السلامة المرورية في مرحلة رياض الأطفال والتمهيدي والإبتدائي ، وأن تتضمن المناهج الدراسية في المرحلة المتوسطة والثانوية مقررات للثقافة والسلامة المرورية ، وأن تتضمن الدراسة في الجامعات والكليات والمعاهد العليا برامج لتعليم سلامة المرور وتعليم قيادة السيارات وتأهيل معلمين للمراحل المدرسية المختلفة لتدريس الثقافة والسلامة المرورية ٠

(٦) من الوظائف المهمة التي يجب أن تهتم بها المدارس والقائمين عليها تعزيز الصحة العقلية والنفسية وتلبية حاجات المراهقين الضرورية لأن مشاكل الصحة العقلية والنفسية تؤثر على عملية التعليم.

(٧) على وسائل الإعلام دور كبير في توجيه الآباء والأمهات إلى أفضل أساليب الرعاية لأبنائهم ، وتنشئتهم التنشئة السليمة ، ويمكن تخصيص جزء من صفحات الجرائد اليومية لإبراز هذا الجانب الهام ، وتخصيص برامج تلفزيونية يتناول من خلالها أفضل أساليب الرعاية ، وبيان إيجابياتها وسلبياتها وهذا بمثابة التوجيه والارشاد الجمعي ٠

(٨) أن تتضمن مناهج التعليم الخاص للآباء والأمهات غير المتعلمين ، مادة تتعلق بتربية الأبناء تربية إسلامية تتمثل فيها كافة الجوانب الإيجابية للتنشئة السليمة ٠

(٩) أن يمتد دور المدرسة إلى الأسرة بإعتبار أن كـلا منـهما يكمـل الآخر بدعوة الآباء والأمهات لحضور ندوات ومحاضرات وأمسـيات حسب نوعية التعليم ، تقدم من خلالها مادة علمية يكـون لـها مـردود مباشرعلى أساليب التربية الأسرية ، وواجب الآبـاء والأمـهات تجـاه الأبناء ، وتدار من قبل المختصين في التربية وعلـم النفـس ، وعلـم الإجتماع وغيرها من الجهات ذات العلاقة .

(١٠) التركيز على مرحلة المراهقة بإعتبارها أهم مرحلة في حياة الفرد وحث الآباء والمعلمين إلى مراعاة أبنائـهم ، ومعرفـة احتياجاتـهم ، والعمل على أشباعها بطرق سليمة ، ومعرفة ما قد يترتب علـى عـدم مراعاة ذلك من إضطرابات نفسية، وانحرافات سلوكية ضحيتها الأبناء.

(١١) التركيز على البرامج الإرشادية في المـدارس بدئـاً بالإرشـاد الوقائي لحماية الطلاب ، وضمان تكيفهم تكيفـاً دراسـياً ، وطمانينـة إجتماعية وقيماً تربوية واخلاقية محمودة العواقب بالإرشاد الوقـائي ، نضمن أن لايترك الحبل على غاربة ، بل يتعهد المربون أبنائهم وفق ما يجب أن يكون .

(١٢) الإهتمام بإنشاء النوادي الرياضية والثقافيـة داخـل المؤسسـات التعليمية ودعمها لإستمرار نشاطها في العطل المدرسية وذلك ضمانـاً لتوجيه طاقات الشباب وحيويتهم نحو الأنشطة المفيدة وبذلك يتم القضـاء على وقت الفراغ الذي يعتبر من أهم الأسباب التي تدفع الشـباب إلـى السلوك القيادي المشكل .

ثانياً : البحوث والدراسات المقترحة :

من نتائج هذه الدراسة والدراسات السابقة وجدت مجموعة مـــن المظـــاهر السلوكية والمشكلات التي يمكن أن تكون موضوعاً لدراسات مستقبلية :

(١) بعض العوامل المعرفية المرتبطة بارتكاب الحوادث المروريـــة لـــدى المراهقين والشباب ٠

(٢) سيكولوجية مستهدفي الحوادث المرورية ٠

(٣) بعض السمات الشخصية وعلاقتها بارتكاب الحوادث المرورية ٠

الملخص العربي

ملخـــص الدراســـة

هدفت الدراسة الحالية لبيان علاقة الخصـــائص المزاجيـــة وأســـاليب المعاملة الوالدية – كما يدركها الأبناء – بإرتكاب الحـــوادث المروريـــة لدى الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية والذين لم تقع لهم حـــوادث مرورية على الإطلاق وفي سبيل ذلك قام الباحث بتصميم اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات ، واختبار أساليب المعاملة الوالديـــة ، وتـــم تقنين الإختبارين على عينة تمهيدية قوامها (٢٠٥) من الأفـــراد الذيـــن وقعت لهم حوادث مرورية وعددهم (١١٥) فرداً والذين لم تقـــع لـــهم حوادث مرورية على الإطلاق وعددهم (٩٠) فرداً ، كما تـــم تطبيـــق أدوات الدراسة على عينة أساسية قوامها (٤٥٢) فرداً منـــهم (٣٠٢) فرداً ممن وقعت لهم حوادث مرورية مختلفة ، و(١٥٠) فرداً لم تقـــع لهم حوادث مرورية على الإطلاق ، واقترح البـــاحث لـــهذه الدراســـة التساؤلات التالية :

- ما الفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم الذين لم تقع لهم حـــوادث مروريـــة علـــى الإطلاق ؟
- مالفروق في الخصائص المزاجية للأفراد الذين وقعت لهم حـــوادث مرورية متكررة مقارنة بأقرانهم الذين وقعت لهم حادثـــة مروريـــة واحدة ؟
- ما الفروق في أساليب معاملة الآباء للأبناء الذين وقعت لهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لـــم تقـــع لـــهم حـــوادث مروريـــة على الإطلاق ؟
- ما الفروق في أساليب معاملة الأمهات للأبناء الذيـــن وقعـــت لـــهم حوادث مرورية مقارنة بأقرانهم من الأبناء الذين لم تقع لهم حـــوادث مرورية على الإطلاق ؟
- ما أثرعدم الاتفاق بين الوالدين في أساليب معاملتهما لأبنائـــهم فـــي ارتكاب الأبناء للحوادث المرورية ؟ .

وقد تم تحديد المكونات العاملية باستخدام نظام , SPSS واستخدمت فيه طريقة المكونات الأساسية Component analysis للتحليل العاملي التي قدمها هارمن Har Man (١٩٧٦) ، وأسلوب الفاريمكس الذي قدمه كايزر Kaisar (١٩٥٨) للتدوير المتعامد ، كما استخدم الباحث تحليل التباين بطريقة الفالكرونباخ لبيان ثبات الإختبارات واستخدم اختبار (ت) في تحليل نتائج الدراسة وبيان دلالة الفروق ، وقد جرى تحليل البيانات بإستخدام الحاسب العلمي بمؤسسة الأهرام (اماك) والحاسب العلمي بجامعة أم القرى بمكة المكرمة ٠

وأشارت نتائج الدراسة إلى :

(١) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الخصائص المزاجية المتمثلة في درجة الاندفاعية ، وتشتت الانتباه ، وحدة ردة الفعل بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية والذين لم تقع لهم حوادث مرورية على الإطلاق في اتجاه الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية ٠

(٢) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الخصائص المزاجية بين الأفراد الذين وقعت لهم حوادث مرورية متكررة والذين لم تقع لهم حوادث مرورية متكررة ماعدا عامل الطبع في إتجاه الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية المتكررة ٠

(٣) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في أساليب معاملة الآباء والأمهات السلبية في تجاه الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية ، وفي أساليب معاملة الآباء والأمهات الإيجابية في إتجاه الأفراد غير مرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق ٠

(٤) عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في أساليب المعاملة الوالدية بين آباء وأمهات الأفراد غيرمرتكبي الحوادث المرورية على الإطلاق٠

(٥) وجود فروق ذات دلالة إحصائية في أساليب المعاملة الوالدية بين آباء وأمهات الأفراد مرتكبي الحوادث المرورية ٠

وقد فسر الباحث هذه النتائج في ضوء تساؤلات الدراسة وإطارها النظري ٠

ABSTRACT

Abstract

The purpose of this study is to reveal the temperamental characteristics and parental attitudes in relation to committing traffic accidents as perceived by the sons who had traffic accidents and those who had none. Hence,the researcher designed a test to assess the moods of vehicle drivers and another to estimate the parental treatment. The two tests were first piloted. The samples of the pilot stuby were (205) individuals. The main study consisted of (452) subjects, (302) had different traffic accidents and (150) had none. Thus, the researcher addressed the
following questions:

- What are the differences between the temperamental traits of the individuals who had traffic accidents and those who had none ?

- What are the differences between the temperamental traits of those who had repeated traffic accidents and those who had not such accidents ?

-What are the differences between the treatment of fathers towards their sons who had traffic accidents, and their peers who had no traffic accidents?

-What are the differences between the treatment of mothers towards their sons who had traffic accidents, and their peers who had no traffic accidents ?

- What is the effect of disagreement between parents in treating their sons on their commiting trffic accidents ?

The vactorial components were determined by means of the SPSS system in which the component analysis method had been used as expounded by Harman (1979) as well as the Varimax style for Verlical Rotaion as expounded by Kaisar (1958). Moreover, the researcher used the analysis of variance adopted by - Cronbach and Kuder Richardson to prove the reliability of the tests. The resercher also used the (T) test in analyzing the results of the study and showing the significance of the differences. The analysis of the data was done by using the computer in Al-ahram institution (Amac) as well as the computer department at Ummm Al- Qura University in Makkah .

The results of the study prove that :

1. there are differences with statistical significance regarding temperamental characteriatics as embodied in impulsiveness, absent mindedness, and strong reaction among the individuals whether they have traffic accidents or not.

2. no differences with statistical significance regarding those who had repeatad traffic accidents and those who had not such accidents except for those who have certain tempers.

3. there are differences with statistical significance in the parental passive treatment towards their sons who had traffic accidents as well as in the parental positive treatment towards those who had no traffic accidents.

4. there are no differences with statistical analysis in the parental treatment towards the sons who had no traffic accidents.

5. there are differencs with statistical analysis in the parental treatment towards the sons who had traffic accidents.

The researcher tried to interpret the results in the light of the questions raised in the study and its theoretical perspective.

المراجع

القــرآن الكريــم .

أحمد عثمان صالح طنطاوي وعفاف محمد عجلان (١٤١٥هـ / ١٩٩٥م) : بعض العوامل المزاجية والمعرفية المرتبطـة بـاضطراب قصـور الانتباه لدى الأطفال والمراهقين ، المجلة المصرية للدراسات النفسية العدد ١١ القاهرة .

أحمد عزت راجح (١٣٩٣هـ / ١٩٧٣م) : أصول علم النفس ، المكتـب المصري الحديث ، الإسكندرية .

الإدارة العامة للمرور (١٤١٧هـ / ١٩٩٧م) : النشرات الإحصائية من عـام ١٣٩٤هـ ، ١٩٧٤م الى عام ١٤١٧هـ ، ١٩٩٧م ، شعبة الإحصاء والدراسات ، الرياض .

الأمن العام (١٣٩١هـ / ١٩٧١م) : نظام المرور بالمملكة العربية السعودية، الرياض .

أمين عبدالحميد قشقري (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) : خصائص الحـوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية واتجاهاتـها بمنطقـة الريـاض (١٤١٧-١٤١٨هـ) ، رسالة مـا جستير غير منشورة ، أكاديميـة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض .

البحرين ، وزارة الداخلية (١٤١٤هـ/ ١٩٩٤م) : حقائق عـن الحوادث المرورية بالبحرين .

جلال الصياد (١٤١٠هـ هـ /١٩٩٠م) : دراسة إحصائية لحوادث المـرور في االمملكة العربية السعودية ، المركز العربي للدراسـات الأمنيـة والتدريب ، الرياض .

حسن مساعد الأحمدي وآخرون (١٤١٨هـ/ ١٩٩٧م) : الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية ، وطرق الحد منها، مجلة الأمن ، العدد الخامس عشر ، الإدارة العامة للعلاقات والتوجيه بوزارة الداخلية بالرياض ، ص ص (٨٧-١٢٣) ٠

حمود عبدالعزيز البدر (١٤١٨هـ/ ١٩٩٧م) : فعالية التوعية المرورية للحد من الحوادث المرورية ، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، ص ص (١٧٧-٢٠١) ٠

خالد الغامدي (١٤١٤هـ /١٩٩٤م) : بعض جوانب السلوك والممارسة لدى السائقين تجاه سلامة المرور بمدينة الجبيل ، الندوة الوطنية لسلامة المرور ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض ٠

سعود التركي وآخرون (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) : دراسة سلوكيات السائقين تجاه حزام الأمان بمدينة الرياض ، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض ٠

صالح القحطاني وعلى الغامدي (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) : تأثير خدمة الليموزين (الأجرة العامة) على السلامة المرورية في المملكة العربية السعودية ، دراسة ميدانية على مدينة الرياض ، الندوة الوطنية لسلامة المرور، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض ٠

عباس محمود عوض (١٤٠٥هـ /١٩٨٥م) : سيكولوجية الحوادث ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية .

ـــــــــــــ (١٤٠٨هـ / ١٩٨٨م) : دراسات في علم النفس الصناعي والمهني ، الإسكندرية ، دار المعرفة الجامعية .

عبدالجليل السيف (١٣٩٥هـ /١٩٧٥م) : دراسات مقارنة لقضايا السير وأنظمة المرور في المملكة العربية السعودية ، مطابع الإشعاع ، الرياض .

عبدالجليل السيف وآخرون (١٤١٠هـ/١٩٩٠م) : دراسة إرتفاع نسبة حوادث المرور في كل من منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيها ، مطابع جامعة الملك سعود ، الرياض .

عبدالجليل السيف (١٤١٦هـ/١٩٩٦م) : تطور أساليب تنظيم إدارة المرور، الرياض ، مطابع الإشعاع ، الطبعة الثانية .

عبدالحميد صفوت إبراهيم (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) :العلاقة بين الاتجاه نحو المخاطرة وحوادث المرور ، من كتاب (قراءات في علم النفس الصناعي والتنظيمي في الوطن العربي) ، للدكتور / فرج عبدالقادر طه ، الطبعة الرابعة ، دار المعارف - القاهرة .

عبد الرحمن محمد عسيري (١٤١٨هـ/١٩٩٧م) : الجوانب الاجتماعية للمخالفات المرورية – دراسة تطبيقية على الطلبة الجامعيين ، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ص ص (٢٦٧-٣٠٦) .

عبدالرحيم الزهراني (١٤١٤هـ / ١٩٩٤م) : أنماط وتحليل الحوادث المرورية بالمملكة العربية السعودية ، الندوة الوطنية لسلامة المرور الرياض ، ص ص (٥٧-٧٤) .

عبدالسلام الذويبي (١٤١١هـ /١٩٩١م) : الآثار الاجتماعية لحوادث المرور، حوادث السير على الطرقات ، الهيئة القومية للبحث العلمي ، معهد الإنماء العربي ، دار الكتب الوطنية ، بنغازي ، ص ص (١٨٣-١٩٢) .

عبدالعزيز صالح الحميد (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) : الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور ، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض ، ص ص (٥٧-٦٩) .

عبد الله النافع وخالد السيف (١٤٠٨هـ/ ١٩٨٨م) : تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارة بالمملكة – مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية ، الرياض .

عبداللطيف حسين فرج (١٤١٨هـ / ١٩٩٧م) : الأسباب النفسية للسرعة الزائدة وكيفية معالجة ذلك في منهج الدراسة الثانوية ، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية ، الرياض ، ص (٢٤٥-٢٦٥)

عبدالكريم أبوالخير (١٤٠٥هـ/ ١٩٨٥م) : أساليب المعاملة الوالدية كما يدركها الأبناء وعلاقتها بالإضطرابات النفسية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة أم القرى ، مكة المكرمة .

Lehman , D . R , & others (1989):long –term effects of sudden Bereavement : Marital and parent – childrelation-ships and children's reactions, in Journal –of-Family psychollgy, Mar Vol 2 (3) p.p. 344- 3670 .

Lewis , C.C . (1988): Preventing traffic casualties among Youth : What is our Knowledge base ? Proceedings of an lnternational symposium youth at risk for traffic accidents. Alcohol, Dragc & Driving; Vol 4 (1) p.p. 1-7.

Macdonald, J.M. (1964): Suicide and homicide by antomobile . American Journal of Psychiatry, 121,3660370.

Mcknight , A. & others. (1987) : Ataste of suspension : The Preventive and deterrent Value of limited license suspension. Proceedings- of. The American – Assoeiation for Automotive Medicine, no, 31, p.p. 45-57.

Mintz , Met. Al. (1949): Ar- Examination of The Accident Proness Concept – J- Appl. Psychology, 33,p.p. 195-211.

Parker, Dianne & Others. (1995) : Behaviourat characteristics And involvement in different types of traffic accident.Analysis and Prevention, Aug Vol 27(4) P.P. 571-581.

Peck, Raymond . C (1993): The identification of multiple Accident correlates in high risk drivers with specific emphasis on The role of age. Alcohol, Druges & Driving, Vol, 9 (3-4) .p.p. 145-166.

Pelz, D. (1968) : Driver motivations and attitudes. Proceedings Of the- Second Annual Traffic Safety. Northbook, Illinois, March 19-21 Sponsored by insurance institute for Highway Safety. Washington. D.C. :

Thomas,A.Chess, S. & Birch, H.G. (1968) : Temperament and Behavior disorders in children, New York : New York University Press .

Tourisi, R.J. Suls,J, Serio, S & Reisman,S. (1988) : Drinking And Driving : Perceptions and evaluations as a function of level of intoxication and wheather. Journal of Applied psychology Vol. 18 (10),p.p. 880-890 .

Whitlock, F.A.(1971) : Death on the Road: Astudy in social Violence. Travistock, London.

Williams, - Allan – F. (1994) : Youthful drivers and motor Vehicle crash risk. International symposium :Behavioral factors that determine accident rates. Alcohol, - Drugs & Driving : Vol, 10 (1) , p.p. 85-92.

Zimolong, B. (1985) : Hazard perception and risk estimation in Accident causation in : R.E.Eberts, and G.G. Eberts (Eds). Trends in erogonomics / human factors ll. North Holland : Elsevier Science Publishers.

ملحق رقم ١

اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات

إعداد

محمد علي سمران البنيان الحربي

إشراف

أ د/ أحمد عثمان صالح طنطاوي — أستاذ علم النفس التربوي

د / ثابت محمد صالح القحطاني — أستاذ مناهج البحث المساعد

الإسم : .... السن : ....

المستوى الدراسي : ....

الحالة التعليمية للأب : .... مهنة الأب : ....

الحالة التعليمية للأم : .... مهنة الأم : ....

ماهي الحوادث المرورية التي سبق لك ارتكابها ؟ .

نوع الحادث وسنة وقوعه :

(١) .... (٦)..

(٢) .... (٧)..

(٣) .... (٨)..

(٤) .... (٩)..

(٥) .... (١٠)..

تعليمات :

يشتمل هذا الاختبار على مجموعة من العبارات ، والمطلوب منك أن تقرأ كل عبارة بدقة ، وتضح علامة " ✓ " أمام البديل الذي يتفق وحالتك ، اعلم انه لاتوجد إجابات صحيحة وأخرى خاطئة ، وانما الإجابة الصحيحة هي التي تعبر فيها بصدق عن حالتك ، وذلك باختيار بديل واحد فقط من بين تلك البدائل الثلاثة أمام كل عبارة من العبارات التالية ، وتأكد أن كل إجابتك سوف تعامل معاملة سرية ولن يسمح لأحد غيرك بالاطلاع عليها .

الباحث

م	العبارات	احياناً	غالباً	نادراً
١	انسجم بسرعة مع السائقين الذين هم في سني ◦	○	○	○
٢	احرص على الالتزام بالسرعة المحددة من قبـــل إدارة المرور في داخل المدن وخارجها ◦	○	○	○
٣	أميل إلى مصاحبة زملائي الذين يملكون سيارات جديدة	○	○	○
٤	يضايقني تغيير سيارتي حتى ان كانت السيارة الجديـــدة أفضل ◦	○	○	○
٥	أحب أن أكون سائقاً ماهراً ◦	○	○	○
٦	أنظر إلى الطريق أثناء قيادة السيارة ◦	○	○	○
٧	أشارك اخواني في قيادة سيارة العائلة إثنـــاء الرحــلات البرية ◦	○	○	○
٨	لا أحب البقاء كثيراً خلف مقود السيارة ◦	○	○	○
٩	أستطيع التركيز في القيادة حتى ان وجد ازعاج حولي ◦	○	○	○
١٠	عندما أشعر بالملل أفضل الأعمال التي تضايق الســائقين الآخرين في الطريق ◦	○	○	○
١١	أشعر براحة عند دهس الحيوانات الأليفة بسيارتي	○	○	○
١٢	يجذب انتباهي الأصوات التي اسمعها في الطريق أثنـــاء القيادة ◦	○	○	○
١٣	لا أسمع أبواق السيارات أثناء قيادتي للسيارة ◦	○	○	○
١٤	أشعر بأنني أتسرع في الــرد علــى أخطــاء الســائقين الآخرين ◦	○	○	○
١٥	أحب أن يكون لدى وقت كافي للسفر بســيارتي داخــل المملكة ◦	○	○	○
١٦	يزعجني أن يطلب مني أحد قيادة سيارتي ◦	○	○	○
١٧	يصعب علي مواجهة مشكلات الطريق المفاجئة◦	○	○	○

م	العبارات	أحياناً	غالباً	نادراً
١٨	أشعر بالإرهاق الشديد بعد القيادة لمسافة طويلة.	◯	◯	◯
١٩	لا أحب أن أفحص سيارتي بصفة مستمرة .	◯	◯	◯
٢٠	أتوترمن أي سائق لأبسط الأسباب .	◯	◯	◯
٢١	امارس ضبط النفس تجاه أخطاء السائقين الآخرين.	◯	◯	◯
٢٢	لا أستطيع تأجيل رغباتي في شراء سيارة حتى يأتي الوقت المناسب .	◯	◯	◯
٢٣	أحب مشاهدة أفلام سباقات السيارات المثيرة .	◯	◯	◯
٢٤	يصعب علي الانتظار كثيراً عند إشارات المرور.	◯	◯	◯
٢٥	انفعل بشدة من تصرفات السائقين الآخرين وان كانت بسيطة .	◯	◯	◯
٢٦	أجد صعوبة في تغيير عاداتي في قيادة السيارة .	◯	◯	◯
٢٧	لا أجد صعوبة في التعامل مع السائقين الذين هم أكبر مني سناً .	◯	◯	◯
٢٨	أتسرع في اختيارالسيارات التي أشتريها .	◯	◯	◯
٢٩	أشعر بالضيق إذا لم يسمح رجل المرور بإيقاف سيارتي	◯	◯	◯
٣٠	أجد متعة في سباق السيارات التي تسير معي على نفس الطريق .	◯	◯	◯
٣١	اتبع دائما السرعة القصوى المسموح بها عند قيادة السيارة .	◯	◯	◯
٣٢	ينتابني الأرق والتوتر عند ما أسافر مسافة طويلة .	◯	◯	◯
٣٣	لا أستطيع الإستمرار في قيادة السيارة لمسافة طويلة .	◯	◯	◯
٣٤	أتشاجر مع السائقين الآخرين لأبسط الأسباب .	◯	◯	◯
٣٥	أحب السفر لوحدي الى المناطق غير المزدحمة بالسيارات .	◯	◯	◯

م	العبارات	أحياناً	غالباً	نادراً
٣٦	لا أتحمل نقد رجال المرور وملاحظاتهم •	○	○	○
٣٧	أجد صعوبة في إصلاح أعطال سيارتي •	○	○	○
٣٨	أتلفت كثيراً الى من يتحدث معي أثناء قيادة السيارة •	○	○	○
٣٩	استجابتي لنصائح السائقين الكبارتدوم لفترة قصيرة •	○	○	○
٤٠	أتهور في قيادة سيارتي إذا ضايقني أحد •	○	○	○
٤١	ينتابني الخجل عندما ارتكب مخالفة مرورية •	○	○	○
٤٢	أشعر بالضيق إذا وجدت شارعاً مقفلاً من قبل المروربسبب الحفريات •	○	○	○
٤٣	أجد صعوبة في الإعتذار إذا أخطأت بحق سائق آخر •	○	○	○
٤٤	ليس لدي القدرة على التركيز داخل السيارة أثناء القيادة	○	○	○
٤٥	أسارع بتنفيذ فكرة تعجبني إثناء القيادة قبل التأكد من قدراتي •	○	○	○
٤٦	أستطيع التركيز لفترة طويلة أثناء قيادة السيارة •	○	○	○
٤٧	أتسرع في إصدار أحكامي على السائقين الآخرين •	○	○	○
٤٨	ينتابني شعور بالاحباط لأبسط الأسباب إثناء القيادة •	○	○	○
٤٩	أحرص على زيادة السرعة إذا كنت مقبلا على إشارة صفراء •	○	○	○
٥٠	أجد صعوبة في القيادة عندما أتأخرعن الدوام المدرسي في الصباح •	○	○	○

ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " قبل التدوير "

العوامل / المتغيرات	١	٢	٣	٤	٥
١	٠.٤٤٠	٠,١٠٩	٠,٣٩٨	٠,٠٥٢	٠,٠٣٣
٢	٠,٢٧١	٠,٠٤٧١-	٠,٣٦٤-	٠,٠١٨-	٠,٠٠٦-
٣	٠,٢٥٩	٠,١٩٣	٠,٠٩٩	٠,٠٧٣-	٠,٣٤٧
٤	٠,٢٣٠	٠,٠٢٣-	٠,٠٦١-	٠,٢٦١	٠,١٣١
٥	٠,١٦٥	٠,٣٩٧	٠,١٥٧	٠,١٣٨-	٠,١٢٨-
٦	٠,٠٤٨-	٠,٢٢٥	٠,٢٥٣	٠,٢٤٢	٠,٢٣٧-
٧	٠,٢٤٨	٠,١٤١	٠,٢٦٩-	٠,٠٧٤	٠,٠٢٠
٨	٠,١٥٩	٠,٣٥٢	٠.٢٨٢	٠,٠٦٢-	٠,٠٤٩-
٩	٠,٠٨٧	٠,١٨٧	٠,٢٤٧	٠,٠١٤-	٠,١٣٤
١٠	٠,٢٧٣	٠,٠٧٦-	٠,١٩١	٠,٠٦٧	٠,١٥٥
١١	٠,١٦٨	٠,٢٦٦	٠,٠٨٥-	٠,٢٣٠	٠,١١٨
١٢	٠,١٠٠	٠,٣١٣	٠,٠٣٧-	٠,٣٢٥	٠,١٨٢
١٣	٠,٢٤٤	٠,٠٨٤	٠,٠١١-	٠,٢٤٧-	٠,٢٩٨
١٤	٠,٠٣٨	٠,٠٢١-	٠,١٩٥	٠,٠١٤-	٠,٠٠٩
١٥	٠,٢٦٨	٠,١٢١-	٠,١٨٨-	٠.١٥٦	٠,٠٧٥-
١٦	٠,٢٥٢	٠,٣٢٠	٠,٠٩٩	٠,٢٦٧	٠,٢٣٤
١٧	٠,٢٩٧	٠,١٠٧	٠,١١٣	٠,٠١٣	٠,٠٧٤
١٨	٠,٢٧٩	٠,٢٣١	٠,١١٠-	٠,٠١٥	٠,٠٤٦
١٩	٠,٣٠٧	٠,٠٩٢-	٠,١٩٠-	٠,١٣٨-	٠,٢٢٨-
٢٠	٠,٣٨٣	٠,١٦٠	٠,١٨١-	٠,١١٥	٠,١٠٨
٢١	٠,١٤٧	٠,٢٣١	٠,٢٨١	٠,١١٩-	٠,٠١٠-
٢٢	٠,١٦٤	٠,٠٣٦	٠,١٧٥	٠,٣٢٤	٠,٢٤٩-
٢٣	٠,٢٩٨	٠,١١٤	٠,٢٢١-	٠,٣٤٠	٠,٠١٩-
٢٤	٠,٠٠٥-	٠,٠٦٣	٠,٢٥٧	٠,٣١٢-	٠,٢٦٤
٢٥	٠,١٧٣	٠,٢٠٤	٠,٣٤٣-	٠,٢٤٠-	٠,١٩٠-

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " قبل التدوير "

العوامل / المتغيرات	١	٢	٣	٤	٥
٢٦	٠,٣٤٣	٠,٠١٩-	٠,٠٢٥-	٠,٠٨٦-	٠,٣٧٢-
٢٧	٠,٢٤١	٠,٤٧٥	٠,٠٨٩-	٠,٣٠٣-	٠,٣١٢-
٢٨	٠,٢٠٢	٠,٤٧٥	٠,٠٨٩-	٠,٣٠٣-	٠,٣١٢-
٢٩	٠,٤٣٩	٠,٠٨٨-	٠,٠٣٧-	٠,٢٠٨	٠,٠٦٣
٣٠	٠,١١٨	٠,٤٣٣	٠,٣١٥-	٠,٠٧٨-	٠,٠٣٢
٣١	٠,١٤٦	٠,٢٢٥	٠,٠٠٠-	٠,١٦٨-	٠,٣٥٦
٣٢	٠,٢١٣	٠,٠٩٩	٠,٠٩٦	٠,٠٧٥	٠,١١٩-
٣٣	٠,٤٦٨	٠,٢٣٤-	٠,٠٨٨	٠,٠١٥-	٠,٠٥٤
٣٤	٠,٤٤٢	٠,١٩١-	٠,٠٥٢	٠,١٠٠	٠,٢٤٧
٣٥	٠,٤٣٨	٠,٢٣٥-	٠,١١١	٠,١١٦	٠,٠٧٥
٣٦	٠,١٨٨	٠.٠٦٣	٠,٣٣٢	٠,١٠٢	٠,١٥٣
٣٧	٠,٣٩٣	٠,٣٤٢-	٠,١٥٥	٠,١٨٤-	٠,٠٦٦
٣٨	٠,٣٢٨	٠,٠٥٦	٠,٠٩٩-	٠,٠٧٥-	٠,١٧٧
٣٩	٠,٣٢٦	٠,٠٧٧	٠,٢٢٠-	٠,١٣٤	٠,١١٣
٤٠	٠,٣٠٥	٠,٠٦٠	٠,٠٤٦-	٠,٢٦٢-	٠,١٧٠
٤١	٠,٢٨١	٠,١١٠	٠,٢١٣	٠,٠٧٤	٠,٠١٥-
٤٢	٠,٣٧٠	٠,٠٤٤-	٠,٢٥١	٠,٠٣٧	٠,١٧٣-
٤٣	٠,٤٢٤	٠,٠٩٩-	٠.٣٥٣-	٠,٠٩٧	٠,٠٦٢
٤٤	٠,٣٨٤	٠,٣٢٢-	٠,٠٠٠-	٠,١٢٢-	٠,١١٤
٤٥	٠,٣٨٨	٠,١٦٧-	٠,٠٠٣-	٠,٣٤٢	٠,٠٣٩-
٤٦	٠,٤٠٥	٠,٠٦٨	٠,٠١٤	٠,٣٣١-	٠,٣٢٠
٤٧	٠,٤٤٦	٠,٠٩٨-	٠,٠١٦	٠,٢٣٧-	٠,٢٣٠-
٤٨	٠,٤٠٠	٠,٣١٢--	٠,١٢١	٠,٠٦٣-	٠,١٢٦-
٤٩	٠,٤٧٧	٠,٠٠٥	٠,٠٠٦-	٠,١٢٤	٠,١٦٠-
٥٠	٠,٣٩٠	٠,٠٧٤-	٠.١١٧	٠,٢٥١-	٠,٣٩٢-
الجذور الكامنة	٤٠٣٩٥	١,٩٨٧	١,٨٠٠	١,٧٤٦	١,٦٤٨
نسبة التباين	٨,٨	٤,٠	٣,٦	٣,٥	٣,٣

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " قبل التدوير "

المتغيرات / العوامل	٦	٧	٨	٩	١٠
١	٠,٢٨٨	٠,١٤٣	٠,١٣٢	٠,٠٩٤-	٠,١٧٧
٢	٠,٠٢٢-	٠,٢٧٩	٠,٠٣٣	٠,٢٠٣	٠,٠٦٠-
٣	٠,٤٩٦	٠,٠٤٠-	٠,١٠٩	٠,٠٧٨-	٠,١٩٨
٤	٠,١٧٥-	٠,١٥٨-	٠,٤٢٦	٠,١٦٧-	٠,٠٤٦
٥	٠,٣٤٤-	٠,٠٩٣-	٠,٢٣٣-	٠,١٥٠	٠,١٥٩
٦	٠,١٩٠	٠,٠٤٥	٠,٠٣٧-	٠,٢٣٧	٠,٢٠٠
٧	٠,٢٣٦-	٠,٠١٥-	٠,٠٥٣-	٠,٠٨٦-	٠,٠٠٧-
٨	٠,١٦٥-	٠,٠٢١-	٠,٣٢٥-	٠,٠٣٢-	٠,١٠٦
٩	٠,١٤٥	٠,٠٩١	٠,٣٣٨	٠,٠٣٦-	٠,٠٣٩-
١٠	٠,٠٥٥-	٠,٠٦٧-	٠,٢٦٧	٠,١٠٩-	٠,٠٣٥
١١	٠,٢٨٣	٠,٣٦٧	٠,١١٥-	٠,٠٣١-	٠,٠٣٣-
١٢	٠,١١١	٠,٢٨١-	٠,١٩٦	٠,٠١٠-	٠,١٨٨
١٣	٠,٢٧٠-	٠,٠٤١-	٠,١١٩	٠,٠٠٣-	٠,٢٠٣
١٤	٠,١٣٩-	٠,١٨١	٠,٢٢٢-	٠,٣٠٩	٠,٣٩٦
١٥	٠,٠٤٠	٠,٣٣٨-	٠,١٩٣	٠,٠٠٣-	٠,١٧٤-
١٦	٠,١٣٩	٠,١٨١	٠,٢٢٢-	٠,٣٠٩	٠,٣٩٦
١٧	٠,٠٤١-	٠,٢٧١-	٠,١٣٧-	٠,١٨٢	٠,٢٩٣-
١٨	٠,٣٨٧	٠,٠٧٤-	٠,٢٨٤	٠,١٩٤	٠,٠١٦
١٩	٠,٢٦٩-	٠,٠٤٧	٠,٢٥٣	٢٦..٠	٠,١٣٩
٢٠	٠,٠٠٦١-	٠,١٢٨-	٠,٠٧٣-	٠,٠٨٤-	٠,٢٩٧-
٢١	٠,١٦٥-	٠,١٦٨	٠,١٤١	٠,٠٨٤-	٠,٢٩٧-
٢٢	٠,١١٣-	٠,٢٢٦-	٠,٠٨٧-	٠,١٩٨-	٠,١٠٤-
٢٣	٠,٠٢٦-	٠,١٦٦	٠,١١٥-	٠,٢٠٨-	٠,٠٦٦
٢٤	٠,٠٢٨-	٠,١٧٠	٠,٠٣٥-	٠,٢٢٧	٠,١١٩-
٢٥	٠,١٧٨	٠,١٦١-	٠,٠٦٢	٠,٣٨٣	٠,٠٢١-

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " قبل التدوير "

العوامل / المتغيرات	٦	٧	٨	٩	١٠
٢٦	٠,٠٣٥	٠,٠٣٠-	٠,٢٠٠-	٠,٣٢٤-	٠,٠٠٧-
٢٧	٠,٠٨	٠,٢١٦	٠,٠٧٠	٠,١١٧-	٠,٠٤٥-
٢٨	٠,٢٤٦-	٠,٠٢٣	٠,٣٧٧	٠,٠٠٩-	٠,١٣٦
٢٩	٠,٠١٠	٠,١٢٩-	٠,٠٧٦-	٠,٢١٥	٠,٠١٣
٣٠	٠,٠٧٦	٠,١٧٤-	٠,٠٦٤-	٠,١٥٧-	٠,١٦٤
٣١	٠,١١٢	٠,١١٠	٠,٠١٢	٠,٢٥٥-	٠,١٤٠
٣٢	٠,٠١٧	٠,٢٩٠	٠,٠٥٦	٠,٠٢٨	٠,٤٠٢-
٣٣	٠,٠٣٠-	٠,٠٨٣	٠,٢٩٢-	٠٠,٠٨٩٠	٠,١٣٧
٣٤	٠,٠٦٢	٠,٠٢٩	٠,٠٠٢-	٠,٠٢٢-	٠,٠٠٧-
٣٥	٠,١٨٦	٠,٢٤٧	٠,٠١٠	٠,١٦٩	٠,١٠٨-
٣٦	٠,٢٣٦-	٠,٢٤٧-	٠,٠٨٣-	٠,١٦٠-	٠,٠٧٨
٣٧	٠,١٥٠	٠,٠٥١	٠,١٣٤-	٠,١١٦-	٠,١٠٨-
٣٨	٠,٠٣٦	٠,٢٩٣	٠,٠٥٩	٠,١٩٥-	٠,١٨٣-
٣٩	٠,٢٢٨-	٠,٣٧٠	٠,٠١٦	٠,٠٣٦	٠,٣٢١
٤٠	٠,٢٣٠	٠,٣٤٧-	٠,٢٧٩-	٠,١٣٧-	٠,٠٤٧
٤١	٠,٠٠٥	٠,٢١٢-	٠,٠٠٢-	٠,٢٨٢	٠,١٦٢-
٤٢	٠,٠٨٨	٠,٠٦١-	٠,٠٨٨	٠,٣٤٠	٠,٠١٨-
٤٣	٠,٠٠٨-	٠,٠٩٩-	٠,١٥٧-	٠,١٢٣	٠,٠٥٨-
٤٤	٠,٢١٨	٠,١١٨-	٠,٠٠٧	٠,١٧٣-	٠,٢٣٩
٤٥	٠,٠٥٣-	٠,٠٣١	٠,٠٦٩	٠,٠٨٦-	٠,١٣٢
٤٦	٠,٠٢٧٤	٠,٠٠٦	٠,٠٢١-	٠,٢١٢	٠,٠٢٦
٤٧	٠,٢٢٣-	٠,١١٨-	٠,١٨٩	٠,١٢٠	٠,٠١٨-
٤٨	٠,١٧٣	٠,٠١٣-	٠,١٤٧-	٠,١٢٤-	٠,٠٥٦
٤٩	٠,١٩٩-	٠,١٩٦	٠,١٠٥	٠,٠٦٨	٠,٠٠١-
٥٠	٠,٠١٣-	٠,٠٧١	٠,٠٣٩-	٠,٢٤٤-	٠,٠٥٦
الجذور الكامنة	١,٥٩٢	١,٥٧٣	١,٤٥٩	١,٤٤٥	١,٤٠٦
نسبة التباين	٣,٢	٣,١	٢,٩	٢,٩	٢,٨

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " قبل التدوير "

العوامل / المتغيرات	١١	١٢	١٣	١٤	١٥
١	٠,٢١٨-	٠,٠٥٨-	٠,٣٤١-	٠,٢١٠-	٠,٠٤٢-
٢	٠,٣٠٧	٠,١٤٩-	٠,٠٧٠	٠,٠٦٦-	٠,٠٤٥
٣	٠,١٣٤-	٠,١٨٤	٠,٠٧٠	٠,١٨١	٠,٠٢٥-
٤	٠,٢١٧	٠,٠٠٦-	٠,١٩٨-	٠,١٤٦	٠,٠٦٠
٥	٠,٠٥٠	٠,١٦٩-	٠,١١١	٠,٠٥٣-	٠,١٨٨-
٦	٠,٢٢٩	٠,١٤١-	٠,١٢٦	٠,١٨٣	٠,٢٩٢
٧	٠,١٢٢-	٠,١٧٧-	٠,١٢٤-	٠,٢٤٤-	٠,٢٩٤
٨	٠,١٤٤	٠,٢٧١	٠,١٢٩-	٠,٢٢٦-	٠,٢٦٣-
٩	٠,٢٤٨	٠,٠٩٠	٠,٤٦٠-	٠,١٥٦-	٠,٢٨٩
١٠	٠,١٤٥	٠,١٠٥	٠,٢٧٩	٠,١٥٠	٠,١٦٩
١١	٠,٠٨٣-	٠,٠٧٤	٠,١٥٣	٠,٤٠٣-	٠,٢٣٣-
١٢	٠,٢٤٣	٠,٢٦٨-	٠,١٢٣	٠,٠٦٦-	٠,٠٤٦-
١٣	٠,٠٣٠	٠,٤٤-	٠,٠١٩-	٠,٠٣١-	٠,٠٧٨-
١٤	٠,١٩٩-	٠,٣١٨	٠,٠٢٩	٠,٢٨٧	٠,٠١٦
١٥	٠,١٣١	٠,٣١٩	٠,٠٠٨	٠,٠٣٤	٠,٣٥٦-
١٦	٠.٠٨٨	٠,٠٩٧-	٠,٠١٣	٠,٤٤٩	٠,٠٥٨
١٧	٠,١١٤-	٠,١٥٨	٠,٠٩٦	٠,٣٢٠-	٠,١٠٧
١٨	٠,٢٥١-	٠,٠٣٦-	٠,٠٣٦	٠,٠٨٣	٠,٠٨٣
١٩	٠,١٧٠-	٠,٢٤٧	٠,٠٣٣-	٠,٠٢١	٠,٠٨٩
٢٠	٠,٠٦٣	٠,٢٠٦-	٠,٠٢١-	٠,١٨٠	٠,١٢١
٢١	٠,٠٣٨-	٠,٠٦١	٠,١٠٣	٠,٠٤٨-	٠,٠١٥
٢٢	٠,١٤٢	٠,٢١٩	٠,٠٢٠	٠,٠١١-	٠,٢٧٠
٢٣	٠,٠١٥	٠.٠٩٠-	٠,٢٦٥-	٠,١١٦	٠,٢٢١-
٢٤	٠,٢٠٤	٠,٠٤٣	٠,١٧١	٠,٠٤٨	٠,١٧٢
٢٥	٠,٠٠٠-	٠,١٠٤	٠,٠٩٢	٠,٠٢١	٠,١٢٨

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " قبل التدوير "

العوامل / المتغيرات	١١	١٢	١٣	١٤	١٥
٢٦	٠,٠٦٨	٠,٠١٠	٠,٠٩٢	٠,١٦٦	٠,١٢٧-
٢٧	٠,٠٢٣-	٠,٠٧٣	٠,٠٠٦	٠,٠٥٠	٠,٠٧٧
٢٨	٠,١٤٥-	٠,٠٢٣	٠,١١٩	٠,١٠٢-	٠,٠٨٢
٢٩	٠,١٣١-	٠,٢٢٤	٠,٣٩٨-	٠,٠٨٠	٠,١٨٩
٣٠	٠,٢٤٣	٠,٢١٨	٠,٢٦-	٠,١٨٠	٠,٠١٦
٣١	٠,٠٨٧-	٠,٤١٨	٠,١٣٣	٠,١٠٧	٠,١٦٥
٣٢	٠,٠٥٤	٠,١٩٤	٠,١١١	٠,٣١٤	٠,٠٤٠-
٣٣	٠,١٣١	٠,٢٤٠-	٠,١٦٤-	٠,٠٠٢-	٠,٠٤٥-
٣٤	٠,١٣٧-	٠,٠١٢	٠,١١١-	٠,١٤٠	٠,٠٩٠
٣٥	٠,١٦٦	٠,٠٠٢-	٠,١٥٢	٠,١٤٠-	٠,٠٨٦-
٣٦	٠,٣٠٨-	٠,١٥٦-	٠,٢١٦	٠,٠٠٤	٠,٠٠٧-
٣٧	٠,٠٩٠	٠,١٠٠-	٠,١٨٢-	٠,٠٧٩-	٠,٠١٦
٣٨	٠,٣٣٣-	٠,١٥٤-	٠,٠٤٦	٠,٠٤٥	٠,٠٥٢-
٣٩	٠,٠٨٦	٠,٠١٠-	٠,٠٦٥	٠,٠٣٤	٠,١٥٦
٤٠	٠,١٤٩-	٠,٠٤٠-	٠,٠٢٨-	٠,٠٩٦	٠,٠٠٥-
٤١	٠,١٤٩-	٠,١٥١-	٠,٠٣٨	٠,١٦٠-	٠,١٥٧
٤٢	٠,٠٠٤	٠,١٤٤	٠,١٣٣-	٠,٠١٧	٠,٢٩٣-
٤٣	٠,١٦٥-	٠,١٣٣	٠,٠٠٥-	٠,٠٧٥	٠,٠٧٦
٤٤	٠,٠٦٩-	٠,٠٩٠	٠,٣٩١	٠,٠٩٩-	٠,١١٦
٤٥	٠,٢٠٦	٠,٠٧٩	٠,١٤٦	٠,١٠٢-	٠,٠٧٦-
٤٦	٠,١٧٧	٠,١٠٢-	٠,٠٣٩	٠,٠٢٣-	٠,١٦٦-
٤٧	٠,٠١٩-	٠,٢٢٥٠-	٠,٠٢٠-	٠,٠١٤	٠,٠٥٣-
٤٨	٠,٢٥٨	٠,٠٨٧	٠,١١١	٠,٠٥٨-	٠,٢١٤
٤٩	٠,٢٠٠-	٠,٠٦٠-	٠,٢٦	٠,٠١٦-	٠,٠٦٨-
٥٠	٠,٠٢٠	٠,١٠٤-	٠,٠٧٨	٠,١٦٠-	٠,١٢٤
الجذور الكامنة	١,٣٤٠	١,٣٣٢	١,٢٦٣	١,٢٣٩	١,١٦٩
نسبة التباين	٢,٧	٢,٧	٢,٥	٢,٥	٢,٣

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " قبل التدوير "

العوامل / المتغيرات	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	الاشتراكيات
١	٠,٠٦١	٠,١٨٩	٠,٠٩٠	٠,١٦٩-	٠,٢٦٦	٠,٦٩٦
٢	٠,٠٢٢-	٠,٠١٣-	٠,٠٤٥-	٠,٠٩٧	٠,٠٤٦-	٠,٤٧٥
٣	٠,٠٣٢	٠,٢٤٣-	٠,٠٤٦	٠,٠١٣-	٠,١٣٨-	٠,٧١٦
٤	٠,٠١٠-	٠,٠٩٣	٠,٠٤٤-	٠,٢٦٨	٠,٠٦٤	٠,٦٠٨
٥	٠,٠١٢-	٠,٠٤٩	٠,٠٩٤-	٠,٠١٨	٠,٠٦١-	٠,٤٥١
٦	٠,٣٣٣	٠,٠٥٣	٠,٠١٠	٠,٠١١	٠,٠٨٠	٠,٦٩٦
٧	٠,٠٩٢	٠,٠٦٨	٠,٠٤٨-	٠,١٢٣-	٠,٠٤١-	٠,٥٤٣
٨	٠,١١٢-	٠,٠١٥-	٠,٠١٩-	٠,١٣٨	٠,١٥١	٠,٦٦٨
٩	٠,٠٩٠-	٠,١٧٠-	٠,٠٤٦-	٠,٠٣٤	٠,٠٥٦-	٠,٧٠١
١٠	٠,١٢٥	٠,٣٠٢-	٠,١٥٠	٠,٣٩٠-	٠,٠١٦	٠,٦٨١
١١	٠,٠٨٧	٠,٠٢٧	٠,٠١٢	٠,٠٢٥-	٠,٠٠٨-	٠,٦٦٦
١٢	٠,٠٤٣	٠,٠٢٤-	٠,٠٩١	٠,١٠٠	٠,١٠٦-	٠,٥٩٨
١٣	٠,٤٥٥	٠,٠٩٣	٠,٠١٢	٠,٠٠٠	٠.١١٧-	٠,٥٨٦
١٤	٠,٠٤٧-	٠,٠٢٥-	٠,١٦٠-	٠,١١٥-	٠,٠٢٣-	٠,٦٦٠
١٥	٠,١٩٨	٠,١٦٨	٠,٠٣٣-	٠,٠٠٥	٠,١٣١	٠,٦٦٧
١٦	٠,٠٧٨-	٠,٠٨١	٠,١٨٥	٠,٠٤٣	٠,٠٦٩-	٠,٦٣٠
١٧	٠,٠٥٨-	٠,١٤٥-	٠,٠٣٥	٠,٠٨٧-	٠,١١٢-	٠,٥٣٩
١٨	٠,١٩٧-	٠,٢٠٩	٠,٠٩٩-	٠,٠٠٨	٠,٠٥٨-	٠,٥٩٥
١٩	٠,٠١٣	٠,١٥٢-	٠,٠١٧	٠,١٩٥	٠.٢٢٦	٠,٥٨٣
٢٠	٠,٢١١-	٠,١٢٤-	٠,٠٧٤-	٠,١٨٤-	٠,٢٦٩	٠,٦١٧
٢١	٠,١١٥	٠,١٨٥-	٠,٠٦٤-	٠,١٣٢-	٠,٠٧٣-	٠,٥٧٥
٢٢	٠,٠٥٠	٠,٣٥٠	٠,٠٤٨	٠,١١٠	٠,٠٥٠	٠,٦٣١
٢٣	٠,١٦٦-	٠,٠٥٧	٠,٠٣٥	٠,١١٥	٠,٠٧٢	٠,٦٤٧
٢٤	٠,١٧٣-	٠,٠١٠	٠,٣١٢	٠,٢٤٥	٠,٢٣٤	٠,٦٨١
٢٥	٠,٠٦٨	٠,١٧٦	٠,١٠٥	٠,٠١٤-	٠,٣٣٧	٠,٦٩٢

تابع ملحق رقم ٢

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " قبل التدوير "

العوامل / المتغيرات	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	الاشتراكيات
٢٦	٠,٠٢٣-	٠,٠٨٣-	٠,٢٨٦-	٠,١٢٥	٠,٠٠٦-	٠,٥٧٤
٢٧	٠,٠٤٤-	٠,٠١٠-	٠,١٤٩	٠,٠٤٧-	٠,٠٤٥-	٠,٥٩١
٢٨	٠,٣١٥-	٠,١٩٠	٠,٢٧٢-	٠,١١٦-	٠,١١١	٠,٦٨٨
٢٩	٠,٠٦٠	٠,١١٨-	٠,٢٣٥	٠,٠٦٨	٠,٢٠٢-	٠,٧٠٥
٣٠	٠,٠٣٦	٠,٠٥١	٠,٠٠٥	٠,١٦٢-	٠,٠٨٦	٠,٥٧٨
٣١	٠,١٤٦-	٠,١٤٨	٠,٠٣٢-	٠,٠٠٢	٠,٢٥٧-	٠,٦٨٥
٣٢	٠,١٧٨	٠,٢٠٦	٠,١١٨-	٠,١٥٧-	٠,٠٤٩-	٠,٦٠٣
٣٣	٠,٠٧١	٠,١٧٥	٠,٠٨٨	٠,٠٨٣-	٠,٠٥٨-	٠,٥٦٣
٣٤	٠,٢٧٤	٠,٠٨٩-	٠,٢١٢-	٠,٠٨٠-	٠,٣٧٦	٠,٦٤٦
٣٥	٠,١٤٤-	٠,٠٠٥	٠,٠٦١-	٠,١٧٩	٠,١٧٨	٠,٥٨١
٣٦	٠,٠٦٣-	٠,٠٢٨	٠,٢٢١	٠,١٣٧	٠,١٩٢	٠,٦١٤
٣٧	٠,١١٥-	٠,١٩٤	٠,١٢٤	٠,٢٧٥-	٠,٠٣٢-	٠,٦٠٣
٣٨	٠,٢٠٢	٠,٠١٣	٠,٠٤٥	٠,٤٠٨	٠,٠٣٣	٠,٥٧٢
٣٩	٠,٠٧١-	٠,٢١٤-	٠,٠٨٨-	٠,١٠٩-	٠,٠٨١	٠,٥٩٩
٤٠	٠.٠١٤-	٠,٢١٨-	٠,١٥٦-	٠,٠٠٣	٠,٠٨٧	٠,٥٨١
٤١	٠,٠٢٣	٠,١٠٢-	٠,٤٣١-	٠,١٧٩	٠,١٣٠-	٠,٦٣٦
٤٢	٠,١٤٢	٠,١٧٠-	٠,١٥٨	٠,٠٨٤	٠,٠٧٥-	٠,٥٧٣
٤٣	٠,١٣٣	٠,١٠٢-	٠,٢٢٣	٠,٠٢٦-	٠,١٠٧-	٠,٥٢٧
٤٤	٠,٠٤٣	٠,١٦٩	٠,٠١٦	٠,٠٢٦	٠,٠٣٧-	٠,٦٥٠
٤٥	٠,٠٧٤-	٠,٢٦٦-	٠,٠٦٣	٠,٠٥٢	٠,٠٢٧-	٠,٥٠١
٤٦	٠.٠٢٠-	٠,٠٩٦	٠,٢٣٥-	٠,٠٧٨-	٠,٠١٤-	٠,٥٧٢
٤٧	٠,٢٦٢-	٠,١٥٧	٠,١٠٦	٠,٢١٤-	٠,٠٦١-	٠,٦٥٣
٤٨	٠,٠١١-	٠,٠٦٦	٠,١٨٠-	٠,١٢٢	٠,١٦٤-	٠,٥٧٦
٤٩	٠,٠٤٤	٠,١٨٦	٠,١٢١	٠,٠٠١	٠,٢٥٣-	٠,٥٢٨
٥٠	٠,٠٨٢	٠,١٢٠-	٠,١٦٣	٠,٠١٥-	٠,١١٠	٠,٥٧٦
الجذور الكامنة	١,١١٤	١,١٠٥	١,٠٦١	١,٠٢٣	١,٠٠٧	
نسبة التباين	٢,٢	٢,٢	٢,١	٢,٠	٢,٠	

ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " بعد التدوير "

العوامل / المتغيرات	١	٢	٣	٤	٥
١	٠,٠٣٩	٠,٠١٤	٠,٠١٩-	٠,٠٣٨	٠,٠٤٥-
٢	٠,٠٩٧	٠,٢١٩	٠,٠٣٥-	٠,٠٧١-	٠,٠٨٣-
٣	٠,٠٨٦-	٠,٠٦١-	٠,٧٤٣	٠,٠٣٢-	٠,٠١٤-
٤	٠,٠١٩-	٠,٠٥٧-	٠,٠٨٣-	٠,٠٧٦-	٠,٠٤٨-
٥	٠,٠٤٩-	٠,٠٢٩-	٠,٠٠٦-	٠,٠٠٢	٠,٥٢٢
٦	٠,٠٥٠-	٠,٠٣٥-	٠,٠٤٨	٠,٠٣٨	٠,٠٣٨-
٧	٠,٠٤٠-	٠,٠٧١-	٠,٠٥٣-	٠,٠٢٢	٠,٠٨٣-
٨	٠,٠٨٠-	٠,٠٣٠-	٠,٠٧٩-	٠.٠٣٨-	٠,٧٣١
٩	٠,٠٣٨-	٠,٠٢٠	٠,٠٩٣-	٠,٠٧٥	٠,٠٧٦-
١٠	٠,٠٠٥-	٠,٣٤١	٠,٠١٠-	٠,٠٦٣-	٠,٠٣١
١١	٠,٠٨٤-	٠,١٢٧	٠,٠٨٢-	٠,٠٩٣-	٠,١١٨
١٢	٠,٠٢٦	٠,٠٩٧	٠,٠٥٠	٠,٠٩١-	٠,٠٣٨
١٣	٠,٠٧٤	٠,٠٦٤-	٠,٠٢٣	٠,٠٨٥-	٠,٠٢٩
١٤	٠,٠٩٤-	٠,٠٦٧-	٠,٠٧٨-	٠,٠١٩	٠,٠٤٣
١٥	٠,٠٦٧-	٠,٠٠٧-	٠,٠٣٦-	٠.٠٣٥	٠,٠٧٧-
١٦	٠,٠٤١-	٠,٠٢٢-	٠,٠٩٢-	٠,١٠١	٠,٠٢١-
١٧	٠,٠٢٦-	٠,٠٥٦-	٠,٠١٨-	٠,٠٢٨٦	٠,٠٦٦
١٨	٠,٠٨١-	٠,٠٢٢	٠,١١٠	٠,٠٠٧-	٠,٠٢٢
١٩	٠,٠٧٣	٠,٢٢١	٠,٠٣٩	٠,٠٨٥	٠,٠٨٢
٢٠	٠,٠٠٣	٠,٠١٩	٠,٠٦٢-	٠,٠٣٢-	٠,٠٧٩-
٢١	٠,٠٢٥-	٠,٠٧٧-	٠,٠٥٩-	٠,٠٦٣-	٠,٠٠٩-
٢٢	٠,٠٤٩-	٠,٠٩٢-	٠,٠٥٧-	٠,٠٢٤-	٠,٠٠٨-
٢٣	٠,٠٥٦-	٠,٠٥٠	٠,٠٠٦-	٠,٠٥٠	٠,١٠٤
٢٤	٠,٠٢٩	٠,٠٢٤-	٠,١٨٤	٠,٠٨٥-	٠,٠٢٩
٢٥	٠,٠٧٥-	٠,٠١٦-	٠,٠١٧-	٠,٠١٩-	٠,٠٨٣-

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " بعد التدوير "

العوامل / المتغيرات	١	٢	٣	٤	٥
٢٦	٠,٠٦٦	٠,٠٣٨-	٠,٤١٤	٠,٠٢٣-	٠,١٢٢
٢٧	٠,٠١٦-	٠,٠٤٥-	٠,٣٢٨	٠,٠٤٤-	٠,١٦٢
٢٨	٠,٠١٧	٠,١٩١	٠,٠٠٧	٠,٠٦٢	٠,٠٧٥-
٢٩	٠,٠٢٥	٠,٠٣٣-	٠,٠٧٤-	٠,٧٣٢	٠,٠٤٣-
٣٠	٠,٠١٠	٠,٠٢٣-	٠,٠١٢-	٠,٠٨٢	٠,٢٣٦
٣١	٠,٠٨٨-	٠,٠٨٧-	٠,٠٨٩-	٠,٠٣٥-	٠,٠٦٢-
٣٢	٠,٠٣٤	٠,٠٠٨-	٠,٠٩٢-	٠,٠٦٠-	٠,٠٦١-
٣٣	٠,٥٩٨	٠,٠١٢-	٠,٠٨١-	٠,٠٧٠	٠,٠١٨
٣٤	٠,١٤٠	٠,١٥٥	٠,٠٦٢-	٠,٠٥٣-	٠,١٠٧
٣٥	٠,٢٧١	٠,٣٩٥	٠,٠٢٠-	٠,٠٧٣-	٠,٠٨١-
٣٦	٠,٠٧٥-	٠,٠٥٥-	٠,٠٦٥-	٠,٠٦٣-	٠,٠٣٩
٣٧	٠,٦٥١	٠,٠٦١-	٠,٠٥٥-	٠,٠٢٥	٠,٠٢١-
٣٨	٠,٠٦٥-	٠,٠٥٩-	٠,٠٠٥-	٠,٠٤١-	٠,٠٢٣-
٣٩	٠,٠٨٦-	٠,٤٧٣	٠,٠٨٥-	٠,٠٦٦-	٠,٠٤٢-
٤٠	٠,٠٨٤	٠,٠١٦-	٠,٢٢٥	٠,٠٠٦-	٠,٠١٠-
٤١	٠,٠٨٧-	٠,٠٩١-	٠,٠٢٧-	٠,٠١٣-	٠,٠٣٢-
٤٢	٠,٠٣٢	٠,٠٣٦	٠,٠٨٦	٠,٣٣٣	٠,٠٨٢-
٤٣	٠,٠٤٢	٠,٠٧٦	٠,٠٨٥-	٠,٤٧٣	٠,٠٥٣-
٤٤	٠,٣١٩	٠,١٧١	٠,٠٥٥	٠,٠٤٩-	٠,١٢٢
٤٥	٠,٠١٢-	٠,٥٥٨	٠,٠٢-	٠,٠٩٢	٠,٠٥٦-
٤٦	٠,٣٤١	٠,٠٦٨-	٠,٠٢٣-	٠,٠٣٧-	٠,١١١
٤٧	٠,٢٩٧	٠,٠٩٤-	٠,٠٧٦	٠,٠١٣	٠,٠٤٤-
٤٨	٠,٣٨٩	٠,١٥٩	٠,١٢٢	٠,٠٨٤-	٠,٠٤٧-
٤٩	٠,١٠٣	٠,٠١٠	٠,٠٠٦	٠,١٨٠	٠,٠٤٩-
٥٠	٠,١٩٩	٠,١٣٧	٠,٣٦٩	٠,٠٩٨-	٠,٠١٢

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " بعد التدوير "

العوامل / المتغيرات	٦	٧	٨	٩	١٠
١	٠,٠٢٧-	٠,٠٧٦-	٠,٠٦٧-	٠,٠٠٨	٠,٠٨٥-
٢	٠,٠١٧-	٠,٠٢٨-	٠,٠٧٧-	٠,٠٧٦	٠,١١٢
٣	٠,٠٨٥-	٠,٠٩٩	٠,٠٩٤-	٠,٠٤٦-	٠,٠٢٢-
٤	٠,٠٩١-	٠,٠٥٧-	٠,٠٨٦-	٠,٦٨٨	٠,٠٧٣-
٥	٠,٠٨٩-	٠,٠٧٤	٠,٠٣٦-	٠,٠٦٠-	٠,٠٤٠-
٦	٠,٠٣٨	٠,٤٢٨	٠,٢٩-	٠,٠٠٠-	٠,١٢٧
٧	٠,٠١٩	٠,٠٨٦-	٠,٠٨٢-	٠,٠٤٥-	٠,٠٤٠-
٨	٠,٠٨٠-	٠,٠٢٨-	٠,٠٦٤-	٠,٠٧٩-	٠,٠٧٨-
٩	٠,٠٤٤-	٠,٠٢٥-	٠,٠٣٣	٠,٢٩٥	٠,٠١٨-
١٠	٠,٠٧٤-	٠,٠٧٧	٠,٣٣٣	٠,٠٠٢	٠,٠٣١-
١١	٠,٠٠٨-	٠,٠٣٠	٠,٠٠٢-	٠,٠٧١	٠,٠٨٧-
١٢	٠,٠٤٢-	٠,٥٨٥	٠,٠٧٦	٠,٠١٧-	٠,٠٨٥-
١٣	٠,١٢٣	٠,٠٧٠	٠,٠٢١	٠,٢٥٥	٠,٠٤٢-
١٤	٠,٠٠٩-	٠,٠٠٠	٠,٠٥١-	٠,٠٣٦-	٠,٠٨٠-
١٥	٠,٠٦٣-	٠,٠٩٢-	٠,٠٤٥-	٠,٠٢٧	٠,٠٦٣
١٦	٠,٣٥٥	٠,٤١٩	٠,٠٧٠	٠,٠٤٩-	٠,٠٣٥-
١٧	٠,٠٦٢-	٠,٠٣٦-	٠,١٣٦	٠,٠٧٤	٠,٠٠٢
١٨	٠,٠١٩	٠,١١٠	٠,٠٠٢-	٠,٠٥٦-	٠,١٨٠
١٩	٠,٠٨٠-	٠,٣١٢	٠,٠٦٦-	٠,٢١٤	٠,١٨٢
٢٠	٠,٦٧٥	٠,٠٥٣-	٠,٠٣٩	٠,٠٨١-	٠,٠٢٨
٢١	٠,٠٤٣-	٠,٠٠٠-	٠,٦٤٤	٠,٠٥٣-	٠,٠٠٤-
٢٢	٠,٠٤٦-	٠,٠٢٢-	٠,٠٤٥-	٠,٠٦٧-	٠,٠٨١-
٢٣	٠,٣١٧	٠,٠١٠-	٠,١٠١	٠,٠٤٥-	٠,٠٩٢
٢٤	٠,٠٦٥-	٠,٠٤٣-	٠,٠٧٣	٠,٠٨٣	٠,٢٧٣
٢٥	٠,٠٣١-	٠,٠٨١-	٠,٠٢٤-	٠,٠٦٦-	٠,٧٦٤

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " بعد التدوير "

العوامل / المتغيرات	٦	٧	٨	٩	١٠
٢٦	٠,١٣٠	٠,١١٥	٠,٠٩٣-	٠,٠١٩	٠,٠٥٩
٢٧	٠,٠٣٥-	٠,٠٣٩-	٠,٢١٤	٠,٠٥٠-	٠,٢٠٥
٢٨	٠,٠١٧	٠,٠٤٢-	٠,٠٨٣-	٠,٠٤٠-	٠,٠٣٤-
٢٩	٠,٠١٦-	٠,٠٥١-	٠,٠٤٤-	٠,٠٠٦	٠,٠٨٥-
٣٠	٠,٠٤٩	٠,٠١١	٠,٠١٨-	٠,٠٥٥-	٠,١٧٩
٣١	٠,٠٨٢-	٠,٠٧٢-	٠,٠٠٣	٠,٠٢٣-	٠,٠٦٨-
٣٢	٠,٠٣٤	٠,٠٤٨-	٠,٤٩٤	٠,٠٣٤	٠,٠٤١-
٣٣	٠,٠٣٥-	٠,٠١٠	٠,٠٠٨-	٠,٠٨٥-	٠,٠٤٦-
٣٤	٠,٢١٤	٠,٠١٢-	٠,٠١٥-	٠,٠٢٨-	٠,٠٢٠-
٣٥	٠,٠٤٨-	٠,٠٨٢-	٠,٠٦١-	٠,٠٠٨-	٠,٠٢٤
٣٦	٠,٠٠١	٠,٠٠٥-	٠,٠٧٥-	٠,٠٥٨-	٠,٠٤٢-
٣٧	٠,٠١١	٠,٠٥٠	٠,٠١٥-	٠,٠٨٥-	٠,٠٤١-
٣٨	٠,٠٣٨-	٠,٠٤٦-	٠,٠٣١	٠,٠٢٩-	٠,٠٨٤-
٣٩	٠,٠١١٧	٠,٠٨٠-	٠,٠٦٧-	٠,٠٨٤-	٠,٠٥٦-
٤٠	٠,٢١٤	٠,٠٢٧-	٠,٠٢٨	٠,٠٤٩-	٠,٠٣١-
٤١	٠,٠٥٥-	٠,٠١٧	٠,٠٣٥-	٠,٠٦٨-	٠,٠٨٤-
٤٢	٠,١١٥	٠,٠٠٤-	٠,٠٨١	٠,٠٠٠-	٠,٠١٣-
٤٣	٠,٠٨٠	٠,٠١٠	٠,٠٠٧	٠,٠٦٤	٠,٠٤٦
٤٤	٠,١٠٣	٠,٠٥٥-	٠,٠٤٩	٠,٠٧٨-	٠,٠٣٥
٤٥	٠,٠٦٠-	٠,٠١٦-	٠,٠٧٨-	٠,٠٨٣-	٠,٠٦١
٤٦	٠,٠٣٨	٠,٠١٦	٠,٠٢٦-	٠,١٢٤	٠,٠٧٠
٤٧	٠,٠١٤	٠,٠٠٢	٠,٠٢١-	٠,١٥٠	٠,٠٧٩
٤٨	٠,٠٠٣-	٠,٠٢٥-	٠,٠٥٨-	٠,٠٠٨-	٠,٠٤٠-
٤٩	٠,٠٠٥-	٠,٠٤٨-	٠,٠٦٨	٠,٠٨٣-	٠,٠٧٢-
٥٠	٠,٠١٨-	٠,١٤٥	٠,٠٥٢	٠,٠٣٩-	٠,٠٤٣

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " بعد التدوير "

العوامل / المتغيرات	١١	١٢	١٣	١٤	١٥
١	٠,٠١١-	٠,٠٦٨-	٠,٠٣٣-	٠,٠٤٦	٠,٠٩٠-
٢	٠,٠٠٩-	٠,٠٢٤-	٠,٠٩٦	٠,٣٢٤	٠,٠٠٨-
٣	٠,٠٣٨-	٠,٠٦٣-	٠,٠٦٩-	٠,٠٧٢-	٠,٠٦٧-
٤	٠,٠٠٥-	٠,٠١٥	٠,٠١٤	٠,٠٧٨-	٠,٠٢٦
٥	٠,٠٨٧	٠,٠٠٤	٠,٠٥٧-	٠,٠٣٨	٠,٠٠٢-
٦	٠,٠٣٠	٠,١٤٢	٠,٠١٨-	٠,٠٢٨-	٠,٠٥٦
٧	٠,٠٢٥-	٠,٠٧٣-	٠,٠٠٧	٠,٠٧٢-	٠,٠٣٨-
٨	٠,٠٠٤-	٠,٠٢٩-	٠,٠٨١-	٠,٠٢١-	٠,٠٥٦-
٩	٠,٠٢٤-	٠,٠١٧	٠,٠٢٢	٠,٢١٦	٠,١٣٠
١٠	٠,٠٩٢-	٠,٠٣١-	٠,١٦٣	٠,١٧٨	٠,١٤٥
١١	٠.٠٦٤-	٠,١٠٣	٠,٢٣٧	٠,٠٤٢	٠,٠١٠
١٢	٠,٠٤٠-	٠,٠٥٧-	٠,٠٥٨-	٠,٠١٩-	٠,٠١٤-
١٣	٠,٠٣٩-	٠,٠١٢	٠,٠٥٨	٠,٠٢٦	٠,٠٢٧
١٤	٠,٠٣٢-	٠,٠٢٠	٠,٠٠٨	٠,٠٦٥-	٠,٠١٣-
١٥	٠,٠٦٧-	٠,٠٧١-	٠,٠٨٨-	٠,٠٧٣-	٠,٠٧١
١٦	٠,٠٩٤-	٠,٠٤١	٠,٠٥٣	٠,٠٤٥	٠,٠٢٧-
١٧	٠,٠٨٦-	٠,٠٠٥	٠,٠٥٦	٠,٠٨٠	٠,٠٧٢-
١٨	٠.٢٨١	٠,١٧٠	٠,٠٧٠	٠,٠٣١-	٠,٠٩١
١٩	٠,٠٥٤	٠,٠٥٤-	٠,٠٦٤	٠,٠٣٠-	٠,٠٢٨-
٢٠	٠,٠٥١-	٠,٠٦٠-	٠,٠٨٣-	٠,٠٣٩-	٠,٠٨٠-
٢١	٠,٠٦٣-	٠,٠٧٠-	٠,٠٢٧-	٠,٠٥٢-	٠,٠٢٩-
٢٢	٠,٠١٤-	٠,٠٥٠-	٠,٠٣٦-	٠,٠١٧	٠,٠٤٢
٢٣	٠,٠٧٢	٠,٠٦٤-	٠,٢٢٧	٠,٠٣٦	٠,٠٤٠
٢٤	٠,٠٨٠	٠,٠٢٨-	٠,٠١٢	٠,٠٥٤	٠,٣٤٦
٢٥	٠,٠٦٤-	٠,٠٧٩-	٠,٠٧٨-	٠,٠١٣-	٠,٠٣٠

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " بعد التدوير "

العوامل / المتغيرات	١١	١٢	١٣	١٤	١٥
٢٦	٠,٠٤٤--	٠,٠٧٦-	٠,٠٣٥	٠,٠١٩	٠,١٠٠
٢٧	٠,٠٧١	٠,٠٨٣	٠,٠١١	٠,٠٤٩	٠,٠٩٠
٢٨	٠,٥٥٧	٠,٠٠٥-	٠,٠٠٣-	٠,٠٣٥	٠,٠٣٦-
٢٩	٠,٠٧٧-	٠,٠٧٩-	٠,٠٤٥-	٠,٠٦٢-	٠,٠٤١-
٣٠	٠,٠٢٥	٠,٢٥٤	٠,١٠٥	٠,٠٥٢	٠,٠٧٢
٣١	٠,٠٩١-	٠,٧٦٤	٠,٠٢٠-	٠,٠٨٤-	٠,٠٢٢-
٣٢	٠,٠١٢-	٠,٠٤٧-	٠,٠٨٧	٠,١١٤	٠,٠٩١
٣٣	٠,٠٤٨-	٠,٠٤٢	٠,٠١١	٠,٠٩١-	٠,٠٧٦-
٣٤	٠,٠٩٥	٠,٠٥٥-	٠,١٢٦	٠,٠٦٦	٠,١٤٦
٣٥	٠,٠٢٩-	٠,٠٥٤-	٠,١٧٨	٠,٠١٧-	٠,٠٣٧-
٣٦	٠,٠٠٩	٠,٠٨٦-	٠,٠٤٥	٠,٦٧٩	٠,٠١٧-
٣٧	٠,٠٤٢-	٠,٠٣٩-	٠,٠٣٣-	٠,٠٧٩-	٠,٠٨٧-
٣٨	٠,٠٨٠-	٠,٠٠٩-	٠,٧٢٤	٠,٠٢٦	٠,٠٦٩-
٣٩	٠,٠٤٢	٠,٠٠٣	٠,٠٢٢-	٠,٠٣٩	٠,١١٤
٤٠	٠,٢٣٥	٠,١٢٤	٠,٠٩١-	٠,١٤٠	٠,٠١٥
٤١	٠,٠٠٣	٠,٠١١-	٠,٠٢٠-	٠,٠٧٨-	٠,٠٧٨-
٤٢	٠,٠٤٩-	٠,١٥٦	٠,٠٤٣-	٠,٠٨٣-	٠,١٦٢
٤٣	٠,٠٠٥-	٠,٠٤١	٠,٠٣٤-	٠,٠٥٥-	٠,٠٣٢-
٤٤	٠,٠٨٨-	٠,٣٠٣	٠,٠٢٢-	٠,١٩٧	٠,٠٤٨
٤٥	٠,٠٢٥-	٠,٠٦٨-	٠,٠٨٩-	٠,٠٥٨-	٠,٠٣٥
٤٦	٠,٠٧٢-	٠,٠٦٨	٠,٠٣٤-	٠,٠٢٤	٠,٠٠٢-
٤٧	٠,٤٦١	٠,٠٤٢	٠,٠٤٠	٠,٠٠٦	٠,٠٧٨-
٤٨	٠,٠٠٢-	٠,٠٨١	٠,٠٩٠-	٠,٠٢٢	٠,٠٧٨-
٤٩	٠,٤١٥	٠,٠٦٨-	٠,١٩٠	٠,٠٧٩-	٠,٠٥٢-
٥٠	٠,٠٨٧-	٠,٠٢١	٠,٠٤٩-	٠,٠٦٥	٠,٠٣٨

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " بعد التدوير "

العوامل / المتغيرات	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠
١	٠,٧٣٩	٠,٠٨٢-	٠,٠٢٤-	٠,٠٨٩-	٠,٠٤٩-
٢	٠,١٣٨	٠,٠١٤-	٠,٠٧١-	٠,٠١١-	٠,٠٠١
٣	٠,٠٢٤	٠,٠٢٨	٠,٠٢٩-	٠,٠٠٧	٠,٠٨٣-
٤	٠,٠٥٣-	٠,٠٨٦-	٠,٠٩٢-	٠,٠٧٦-	٠,٠٢٣
٥	٠,١٠١	٠,٠٦٨	٠,٠٤٨	٠,٠٢٤-	٠,٠٣٦
٦	٠,٠٢٨	٠,٠٤٧-	٠,٠٢٥-	٠,٢٤٦	٠,٢٠٣
٧	٠,٠٨٠-	٠,٦٣٠	٠,٠٠٥	٠,٠٠٥-	٠,٠٠٥-
٨	٠,٠٥٧	٠,٠٠٣-	٠,٠٦٠-	٠,٠٠٧	٠,٠٤٢-
٩	٠,٤٧٦	٠,٠٧٢-	٠,٠٦٢	٠,٠٤٨-	٠,٠٥٢
١٠	٠,٠٨٠-	٠,٠٧٩-	٠,٠٤٤	٠,١٢١	٠,٠٤٧-
١١	٠,١٢٢	٠,٠٣٥-	٠,٠٧٦-	٠,٠٢٤	٠,٠٨٥
١٢	٠,٠٦٣-	٠,٠٠٤	٠,٠٠٥-	٠,٠٦٧-	٠,١٥٩
١٣	٠,٠٧١-	٠,٣٧٩	٠,٠٨٠-	٠,١٢٢	٠,٠١٣
١٤	٠,٠٩٤-	٠,٠١٨-	٠,٠٨٥-	٠,٠٣٩-	٠,٧١٠
١٥	٠,٠٤٢-	٠,٠٥١-	٠,٠٧٧-	٠,٠٣١	٠,٠١٠
١٦	٠,٠٠٦-	٠,٠٠١-	٠,٠٠٥-	٠,٠٦١	٠,٠٢٠
١٧	٠,٠٥٣-	٠,٠٤٥-	٠,٣٣٩	٠,٠٨٥-	٠,٠٩٩
١٨	٠,٠٧١	٠,٠٥٤	٠,١٢٧	٠,٠٨٢	٠,٠٩٢-
١٩	٠,٠٥٥-	٠,٠٢٣	٠,٠٥٨-	٠,٠٣٩-	٠,٠٥٥
٢٠	٠,٠٤٧-	٠,٠٠٩-	٠,٠٠٥	٠,٠٨٣-	٠,٠١٣٥
٢١	٠,٠٣٦-	٠,٠٤٤-	٠,٠٦٢	٠,٠٦٤-	٠,٠٣٦
٢٢	٠,٠٧٥-	٠,٠٤١-	٠,٠٦١-	٠,٧٠٥	٠,٠٤٧-
٢٣	٠,٠٢٧-	٠,٠٦٦-	٠,١٤٠	٠,٠٢٠-	٠,٠٨٨-
٢٤	٠,٠٨٤-	٠,٢٨٩	٠,٠٥٧-	٠,٠٧١-	٠,٠٦٦-
٢٥	٠,٠٥٤-	٠,٠٤٥-	٠,٠٦٣-	٠,٠٩٠-	٠,٠٨٥-

تابع ملحق رقم ٣

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار الحالة المزاجية لقائدي المركبات " بعد التدوير "

العوامل / المتغيرات	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠
٢٦	٠,٠٤٦	٠,٠٨٥-	٠,٠٣٠-	٠,١٠٦	٠,٠٣٢-
٢٧	٠,٠٧٠-	٠,٠٢٤	٠,٠٨٢	٠,٠٧٤	٠,٠٢٤-
٢٨	٠,١١٢	٠,٠٨٣-	٠,١١٦	٠,٨٦١	٠,٠٢٤
٢٩	٠,٠٠٥	٠,٠٠١-	٠,٠١١-	٠,٠٢٠	٠,٠٧١
٣٠	٠,٠٣٧-	٠,٢٠٩	٠,٠٣٣	٠,٠٧٣-	٠,٠٧٣
٣١	٠,٠٧٣-	٠,٠٨٦-	٠,٠٤٤-	٠,٠٧٦-	٠,٠٢٦
٣٢	٠,٠١١-	٠,٠١٥-	٠,٠٦٣-	٠,١٢٥	٠,١٤٢
٣٣	٠,٠٩١-	٠,٠٣٨	٠,٠٧٠-	٠,٠٨٧-	٠,٠٤٧
٣٤	٠,١٦٩	٠,٠٨٥	٠,٠٨٩	٠,٠٧٣-	٠,٢١٠
٣٥	٠,٠١٦-	٠,٢٢٨	٠,١٢٠	٠,٠٦٥-	٠,٠٦١-
٣٦	٠,٠٧١-	٠,٠٩١-	٠,٠٢٨-	٠,٠٠٢-	٠,٠٨٨-
٣٧	٠,٠٧١	٠,٠٦٧-	٠,٠٣٤-	٠,٠٩١-	٠,٠١٣
٣٨	٠,٠٨٦-	٠,٠١٠	٠,٠٤٩-	٠,٠١٢-	٠,٠١٤-
٣٩	٠,٠٦١-	٠,١٧٦	٠,٠٠٧-	٠,٠٢٦	٠,١٨٨
٤٠	٠,٠٥٣-	٠,٠٣٤-	٠,١٦٤	٠,١٠٤	٠,٠٧٣-
٤١	٠,٠٨٩-	٠,٠٣٢-	٠,٧٢٣	٠,٠٥٨-	٠,٠٥٤-
٤٢	٠,٠٢١	٠,١١٧	٠,٠٢٨	٠,٠٠٣-	٠,٠٣١
٤٣	٠,١١٠	٠,٠١٠	٠,٠٦٨-	٠,٠٤٦-	٠,٠١٨-
٤٤	٠,٠٠٠	٠,٠٦٠-	٠,٠٠٨	٠,٠٠٥-	٠,٠٧٠-
٤٥	٠,٠٣٢-	٠,٠٤٩-	٠,٠٨٥-	٠,٠٠٢-	٠,٠٣٣-
٤٦	٠,٠٩١-	٠,٠٦٦-	٠,١٤٢	٠,٢٧٠	٠,٠٠١٢
٤٧	٠,٠٠٨	٠,٠٤٦-	٠,٠٧٧-	٠,٠١٠	٠,٠٠٤-
٤٨	٠,٠٢١	٠,٠٣٩-	٠,١٤٧	٠,٢٤١	٠,٠٨٨-
٤٩	٠,٠٢٢-	٠,٠٨١	٠,٠٨٦-	٠,٠٣٢-	٠,٠١٨-
٥٠	٠,٠٥٨-	٠,٠٦٦	٠,٠٣٦-	٠,٠٦٦	٠,٠٥٣

ملحق رقم ٤

اختبار أساليب المعاملة الوالدية

إعداد

محمد علي سمران البنيان الحربي

إشراف

أ د/ أحمد عثمان صالح طنطاوي — أستاذ علم النفس التربوي

د / ثابت محمد صالح القحطاني — أستاذ مناهج البحث المساعد

التعليمات :

فيما يلي عدد من العبارات تمثل الأساليب المختلفة التي يتبعها الآباء والأمهات في تربية أبنائهم وتعاملهم معهم ٠

والمطلوب منك قراءة كل عبارة بدقة فإذا وجدت أنها تنطبق على ما يقوم به أبوك نحوك فسود الدائرة الموجودة أمام كلمة نعم على النحو التالي نعم ⬤ لا ○

وإذا وجدت أن العبارة لا تنطبق على مايقوم به أبوك نحوك فسود الدائرة الموجودة أمام كلمة لا على النحو التالي : نعم ○ لا ⬤

ثم كرر بعد ذلك نفس الشيء بالنسبة لكل عبارة من حيث درجة تمثيلها للأسلوب الذي تتبعه والدتك نحوك ، فإذا وجدت أن العبارة تنطبق على ما تقوم به والدتك نحوك فسود المربع المقابل لكلمة نعم على النحو التالي : نعم ■ لا □

أما إذا كانت العبارة لا تنطبق على ما تقوم به والدتك نحوك فسود المربع الموجود أما كلمة لا على النحو التالي : نعم □ لا ■

تأكد أن هذه البيانات سرية للغاية ولن يطلع عليها أحد ، لذا نرجو منك الصدق في إجابتك إذ لا توجد إجابات صحيحة وأخرى خاطئة ولكن الصحيح ما تراه أنت وتحدده ٠

الباحث

م	العبارات	الأب	الأم
١	يعاقبني على عمل شيء في أحد الأيام ويتجاهلـــه فـــي اليوم التالي ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٢	يؤمن بأن لديه عدداً من القواعد والأحكام التـــي تحكـم التصرفات ويتمسك بها ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٣	يضربني دائماً على أقل الأخطاء ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٤	يعطيني الفرصة لابداء رأي الخاص ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٥	يعطيني الفرصة دائماً لزيارة زملائي وأصدقائي ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٦	يبدو أنه يلتفت إلى محاسني أكـــثر ممـــا يلتفـــت إلـــى أخطائي ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٧	يتأكد دائماً مما أعمله في المدرسة أو الملعب أو الحـــارة ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٨	يعاقبني مرة على خطأما ويسامحني مرة أخرى علــــى نفس الخطأ ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٩	يرفض مساعدتي عندما أقوم بسلوك خاطئ ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
١٠	يرفض طلباتي باستمرار ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
١١	يحدد لي الطريقة التي يجب أن أتصرف بها ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
١٢	يحدد نوع الأصدقاء الذين أستطيع الخروج معهم ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □

م	العبارات	الأب	الأم
١٣	يجعلني أشعر معه بالرحة عندما أكلمه عن همومي ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
١٤	يذكرني دائماً بالأشياء غير المسموح لي عملها ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
١٥	ينسى سريعاً أحد أوامره أو تعليماته التي أصدرها ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
١٦	يرفض مساعدتي عندما أقوم بسلوك خاطئ ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
١٧	يهتم بأن أعرف تماماً ما يحق (يجوز) لي عمله وما لايحق (يجوز) لي عمله ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
١٨	إحضاره الهدية لي يعتبر من الأمور نادرة الحدوث ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
١٩	يضيق صدره مني بسهولة ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٢٠	يفهم مشكلاتي وهمومي ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٢١	يعاقبني بأنواع من العقاب الشديد ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٢٢	يسمح لي أحياناً بعمل أشياء قال لي عنها سابقاً أنها خاطئة ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٢٣	من الأمور النادرة أن يصحبني معه إلى رحلة أو نزهة ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٢٤	يتمنى أحياناً لولم يكن لديه أطفال ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □

م	العبارات	الأب	الأم
٢٥	يحدد لي بدقة دائماً طريقة أدائي لعملي ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٢٦	يلتزم باتباع الأوامر والقواعد عندما تناسبه فقط ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٢٧	عندما أسيء إليه يكلمني بصوت فيه برود عاطفي (فتور) ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٢٨	يتركني أفلت من العقاب عندما ارتكب خطأ ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٢٩	يخاصمني ولا يتكلم معي عندما أضايقه ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٣٠	يصبح أقل مودة وصداقة لي حين لا أتفق معه في الرأي ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٣١	يتركني أذهب إلى المكان الذي أريده دون أن يسألني ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٣٢	ينفجر كثيراً بأقصى درجة من الغضب عندما أضايقه ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٣٣	يعطيني نصيباً كبيراً من الرعاية والإنتباه ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٣٤	يلبي دائماً كل شيء أطلبه ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٣٥	يخبرني بمقدار حبه لي ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٣٦	يعطيني أكبر قدر من الحرية ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □

م	العبارات	الأب	الأم
٣٧	حين أكون قلقاً أو حزيناً فان كلامه معي يخفف عنـــي القلق والحزن ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٣٨	أصبح يشاركني في حياتي مشاركة كبيرة جداً ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٣٩	يحاول أن يعاملني كما لوكنت مساوياً له في العمر ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٤٠	يعاملني بقسوة ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٤١	حين يكلفني بعمل ما فإنه لا يحاول أن يسألني إن كنـت أنجزته أم لا ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٤٢	يبدو عليه أنه يتضايق من عمل الأشياء معي ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٤٣	يسعده أن نشترك في عمل أشياء كثيرة ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٤٤	يسمح لي بقيادة سيارته ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٤٥	يؤمن بأهمية عقابي لإصلاح طريقتي في التصـــرف أو لتحسينها ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٤٦	يطلب مني أن أخبره بكل شيء يحدث لي عندما أكـــون خارج المنزل ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٤٧	يوفر لي كل ما أحتاجه ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٤٨	يدخن أمامي ويقول أن التدخين ضار بالصحة ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □

م	العبارات	الأب	الأم
٤٩	يريد أن يعرف مع من كنت وأنا خارج المنزل .	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٥٠	لا أراه في المنزل الا قليلاً .	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٥١	يفكر دائماً في الأشياء التي تدخل السرور على نفسي.	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٥٢	يحاول على الحصول على معلومات دقيقة عن أصدقائي .	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٥٣	يرفض أن أشترك في النشاط المدرسي .	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٥٤	يسامحني عندما أتصرف تصرفاً سيئاً .	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٥٥	يخبرني بأنني حسن المظهر .	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٥٦	مشاغله الكثيرة تبعده عن المنزل في أغلب الأحيان .	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٥٧	يسأل عني دائماً في المدرسة .	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٥٨	تعتمد مسألة إرغامي على اتباع أحد أوامره على حالته المزاجية .	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٥٩	عندما أعارض رأيه لا يقول لي شيئاً .	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٦٠	يقول عني أنني مشكلة كبيرة .	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □

م	العبارات	الأب	الأم
٦١	يعاقبني عندما لا أطيعه ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐
٦٢	ينجرح احساسه حين لا اتبع نصيحته ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐
٦٣	يجعلني عادة مركز اهتمامه في البيت ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐
٦٤	شديد جداً معي ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐
٦٥	يسامحني إذا عملت أعمالاً تضايقه ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐
٦٦	يتجاهل وجودي دائماً ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐
٦٧	متساهل معي ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐
٦٨	يجعلني أشعر أنني أهم شخص في حياته ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐
٦٩	يسمح لي بالخروج كلما أردت ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐
٧٠	يرى أنني ناكر لجميله عندما لا أطيعه ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐
٧١	يحب الكلام معي ويحب أن يكون معي أطـــول وقــت ممكن ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐
٧٢	يقلق علي عندما أكون بعيداً عنه ،	نعم ◯ لا ◯	نعم ☐ لا ☐

م	العبارات	الأب	الأم
٧٣	يعاقبني غالباً عندما أكون سيئاً ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٧٤	يجرح إحساساته الأعمال التي أقوم بها ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٧٥	أعمل واجباتي المنزلية دون إلحاح منه ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □
٧٦	يتركني بدون مساعدة منه عندما أحتاجه ٠	نعم ○ لا ○	نعم □ لا □

ملحق رقم ٥

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية " قبل التدوير "

العامل / المتغيرات	١	٢	٣	٤	٥	الإشتراكيات
١	٠,٢١٩-	٠,١٩٣	٠,١٥٢	٠,١٦٢-	٠,١٢٩-	٠,١٥١
٢	٠,٠٧٥-	٠,٢٠٨-	٠,٢٦٤	٠,٠٤٨-	٠,١٥٥	٠,١٣٤
٣	٠,٠٦١-	٠,٠٨٤	٠,١٤٩	٠,٢٥٥	٠,٠٩٠-	٠,١٠٦
٤	٠,٠٤٩	٠,٢١١-	٠,٠٧٤-	٠,٠٩٧-	٠,٠٨٤	٠,٠٦٩
٥	٠,٢٠٨	٠,١٠٧	٠,١٠٦-	٠,٢٤٨	٠,٣٨٤	٠,٢٧٥
٦	٠,٧٠١	٠,٠٧٣-	٠,٠٨١	٠,٠٢٨-	٠,٠٠٢-	٠,٥٠٤
٧	٠,٠٠١	٠,١٦٦	٠,١٦٨-	٠,٢٠٠-	٠,١٦٤	٠,١٢٣
٨	٠,٠٧١-	٠,٢٨٥	٠,١٥٦	٠,١٥٢-	٠,٠٧٨	٠,١٤٠
٩	٠,١٥٤	٠,٢٢٥-	٠,٢٤٣-	٠,٠٦٥	٠,٠٠٣	٠,١٣٣
١٠	٠,١٢١-	٠,٢٩٧	٠,٠٣٤	٠,٠٧٥	٠,٠٥١-	٠,١١٢
١١	٠,٢٠٢	٠,١٢٠-	٠,٢٩٣-	٠,٣٤٩-	٠,١٢٥-	٠,٢٧٨
١٢	٠,٥٤٠	٠,٠٥٤	٠,١٢٨	٠,٠٩٧	٠,٠٧٩	٠,٣٢٧
١٣	٠,١٠٣	٠,٣٢٨-	٠,٠٦٤	٠,٠٣٥-	٠,٠١٦	٠,١٢٤
١٤	٠,٠٣٧	٠,٢٤٨	٠,٠٩٦-	٠,٠٧٠-	٠,٠٧٩	٠,٠٨٣
١٥	٠,٠٨٧-	٠,٣١٤	٠,٠٧٦	٠,٠٤٨-	٠,٠١٧-	٠,١١٦
١٦	٠,٠٣٦	٠,١٤٧	٠,٤٣٢	٠,٠١٦	٠,٠٢٠-	٠,٢١٩
١٧	٠,٥٣٤	٠,١٦٤	٠,١٨٨	٠,٠١٠-	٠,٠٦٢	٠,٣٥١
١٨	٠,١٧٥	٠,٠١٩-	٠,٢٠٨-	٠,١٩٣-	٠,١٩٣	٠,١٤٩
١٩	٠,٢٥٣	٠,٠١٠	٠,٤٣٧-	٠,٢٧١	٠,٠٢٨١-	٠,٤٠٧
٢٠	٠,١٤٧	٠,٤٧٦	٠,٠٣٢	٠,١٨٣	٠,٠٣٠-	٠,٢٨٤
٢١	٠,٠٦٦	٠,٠٦١	٠,٠٥٩-	٠,١٢٦-	٠,٠١٢٧-	٠,٠٢٨
٢٢	٠,٠١٥	٠,٣١٨	٠,٠٣٧	٠,٠٤٢-	٠,٠٣١-	٠,١٠٥
٢٣	٠,٨١٤	٠,٠٥١	٠,١٢٦	٠,٠٣٦	٠,٠١١	٠,٦٨٢
٢٤	٠,٠٧٢-	٠,٣٥٣	٠,١٩٥-	٠,٢٥٥	٠,١٠٣-	٠,٢٤٣
٢٥	٠,٢٠٥	٠,٠٧١-	٠,٣٨٢-	٠,٠٢٥٣-	٠,٠٥٧-	٠,٢٦٠
٢٦	٠,١٣١	٠,١٦٣	٠,١٧٤-	٠,٢٧١	٠,٢٠٣	٠,١٧٩
٢٧	٠,٠١٨	٠,٢٥٦-	٠,٤١٨	٠,٠٥٠	٠,٠٦٠-	٠,٢٤٧
٢٨	٠,١٥٥	٠,١٣٠	٠,٢٢٣-	٠,٢٩٢	٠,٢٧١	٠,٢٤٩
٢٩	٠,٠٠٨	٠,٠٣٣	٠,١٥٣-	٠,١٧٤	٠,٢١٤-	٠,١٠١
٣٠	٠,٦١٣	٠,٢٣٦	٠,٠٩٨	٠,٠٣٠-	٠,٠٢٥	٠,٤٤٣
٣١	٠,١٥٠	٠,١٠٣-	٠,٠٧٨	٠,٠٦٣-	٠,١٢٨-	٠,٠٦٠
٣٢	٠,٢٠١	٠,٢٧٠	٠,٢٤٩	٠,٠٦١	٠,١٤٠	٠,١٩٩
٣٣	٠,٧٠٠	٠,١٢١	٠,٠٩٤	٠,٢٣٢-	٠,١٥٢	٠,٥٩٠
٣٤	٠,٢٢٩	٠,٠٣٠	٠,٣٧٣-	٠,٢١٥	٠,١٩٨-	٠,٢٧٨
٣٥	٠,٠٢٨-	٠,٣٨٨-	٠,٢٨٦	٠,١٥٠	٠,١١٥-	٠,٢٦٩
٣٦	٠,٠٠٤	٠,١٥٦	٠,١٦٠	٠,١١٨	٠,٢٥٧	٠,١٠٨
٣٧	٠,٧٢٥	٠,١٥٨	٠,٠٩٣	٠,٠٧٣	٠,١١٩-	٠,٥٧٩
٣٨	٠,٠٤٧	٠,٣٠٦	٠,١٣٤	٠,١٢٢-	٠,٠٩٧-	٠,١٢٧

تابع ملحق رقم ٥

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية " قبل التدوير "

٣٩	٠,٠٤٠	٠,٢٧٤-	٠,٠١٥-	٠,٠٤٦-	٠,١٨٩	٠,١٨٠
٤٠	٠,٠٢٣-	٠,٣٥٥	٠,٠٦٦-	٠,١٧٥	٠,١٣١-	٠,١٧٩
٤١	٠,٢١٧	٠,٠٧٩-	٠,٣٧١-	٠,١٦٥-	٠,٠٦٦-	٠,٢١٧
٤٢	٠,٠٩٩	٠,٢٧٠	٠,٠٣٣-	٠,١٢٩	٠,١٧٠	٠,١٣٢
٤٣	٠,٠٨١	٠,٢٨٤-	٠,٢١٣	٠,٠٤٦-	٠,٣١١-	٠,٢٣١
٤٤	٠,٩٦	٠,٢٠٨	٠,٠٧٨	٠,٠٦٢-	٠,٢١٣	٠,١٠٨
٤٥	٠,٠٢٤-	٠,٣٢٠	٠,٠٣٩	٠,٠٠٦	٠,١٥٨-	٠,١٢٩
٤٦	٠,٠٠٢	٠,٢٦٤	٠,٠٢٥-	٠,٠٠٨	٠,٤٢	٠,١٢٩
٤٧	٠,٧١١	٠,٠١٦	٠,١٨٩	٠,٠٣٩	٠,٢٤٢-	٠,٥٤٤
٤٨	٠,٢٩-	٠,٤٠٢	٠,٢٧٥	٠,٠٠٨-	٠.٠٣٦-	٠,٢٨١
٤٩	٠,٢٣٣	٠,١٠٣-	٠,١٤٦-	٠,١٤٣-	٠,٢٠٦-	٠,١١٠
٥٠	٠,٢٦٥	٠,١٦٧	٠,١٧٨-	٠,٠١٥	٠,٠٦٠	٠,١٩٨
٥١	٠,٠٠٤-	٠,٤١٣-	٠,٢٢٧	٠,١٦٥	٠,٢٥٤-	٠,٢٥٠
٥٢	٠,١٤٣	٠,٢٢٣	٠,٠٢٩	٠,٢٢١-	٠,٠١٤	٠,١٩١
٥٣	٠,٢٣٥-	٠,٣٣٥	٠,١٧٨	٠,٠٣٤-	٠,٢٦٧	٠,١٠٦
٥٤	٠,٠٧٢	٠,٢٧٣	٠,٢٨٣	٠,٢٤٦-	٠,٠٩٢-	٠,٣٥٤
٥٥	٠,١٣٦	٠,٣٢٠-	٠,٠٣	٠,٠١٦-	٠,٣٦٦-	٠,١٢٦
٥٦	٠,٣٥-	٠,٣٥٧	٠,٠٩٩	٠,٠٣٧	٠,٠٦٠-	٠,١٤٣
٥٧	٠,٢٣٣	٠,٠٣٨-	٠,٣٩٤-	٠,١٩٣-	٠,٠٦٠-	٠,٢٦٦
٥٨	٠,١٥٠	٠,٠٧٢	٠,١٦٩	٠,٢٨١	٠,١٣٣-	٠,١٤٠
٥٩	٠,٠١١-	٠,٢٠٦-	٠,٣٧٣	٠,٠٣١	٠,٠٧١-	٠,١٨٣
٦٠	٠,١٨٩-	٠,١٩٥	٠,٢٣٠	٠,١٩٨-	٠,٠٢٤	٠.١٣٨
٦١	٠,٧٥٦	٠,٠٨٨	٠,١٠١	٠,١٠٢	٠,١١٩-	٠,٦٠٥
٦٢	٠,٠٩٨-	٠,٣٢٧	٠,١٢٠	٠,٠١٦-	٠,٠٧٢-	٠,١٣٢
٦٣	٠,١٤٠	٠,٣٣٨-	٠,١٢٣	٠,٠٠٢-	٠,٠٣٦	٠,١٦٨
٦٤	٠,٠٣٩-	٠,٣١٠	٠,١٣١	٠,١٤٢	٠,١٣٧	٠,١٤٣
٦٥	٠,٧٧٥	٠,٠٦١	٠,٠٨٩	٠,٠٤١-	٠,٠٢٨	٠,٦١٤
٦٦	٠,١٦٣	٠,٠٥٣	٠,١١٠-	٠,٥٥١	٠,٠١٠-	٠,٣٨٥
٦٧	٠,١٢٧	٠,١٢٧	٠,٠٧٨-	٠,١٧٧-	٠,٢٠٠-	٠,٠٧٦
٦٨	٠,٠٨٢	٠,٣٤٠-	٠,١٦٥	٠,٢٠٣	٠,٠٤٧-	٠,١٩٣
٦٩	٠,٠١٧	٠,٣٤٣	٠,٠٨٧	٠,٠١٩-	٠,١٨٥	٠,١٦٠
٧٠	٠,٠٧٧	٠,٣٣٣	٠,١٨٦	٠,٠٥٠-	٠,٠٩١-	٠,١٦٢
٧١	٠,١٠٦	٠,٣١٠-	٠,١٤٣	٠,٠٤٨-	٠,٠١٨-	٠,١٣٠
٧٢	٠,٠٧٨	٠,٠٩٢	٠,١٢٨-	٠,١٠٨	٠,٣١٥	٠,١٤٢
٧٣	٠.١٩٨	٠,٠٣٥-	٠,٢٦٦-	٠,٣٤٠-	٠,١٣٣-	٠,٢٤٠
٧٤	٠,١٦٥-	٠,٠١٥-	٠,٠٤٥	٠,٠٧٧-	٠,٠٦١	٠,٠٣٩
٧٥	٠,٦٦٥	٠,٠٥٤-	٠,١١٧	٠,٠٢١-	٠,١٢٨	٠,٤٧٦
٧٦	٠,١٧٣	٠,١٦٧-	٠,٠٩٥-	٠,٠٦٣-	٠,١٤٨	٠,٠٩٣
الجذر الكامن	٦,٣٧٣	٤,١٥٥	٢,٨٥٣	١,٩٥٨	١,٦٦١	
نسبة التباين	٨,٤	٥,٥	٣,٨	٢,٦	٢,٢	

ملحق رقم ٦

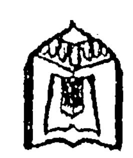
يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية " بعدالتدوير "

العامل / المتغيرات	١	٢	٣	٤	٥	الإشتراكيات
١	٠,١٣٨	٠,١١٢	٠,٥٠٣	٠,٠٤٧	٠,٠٥٢	٠,٢٩٠
٢	٠,٢٦٨	٠,١١٢	٠,١١٧	٠,٠٨٢-	٠,٠٢٥-	٠,١٠٥
٣	٠,٠٤٣	٠,٠٧٤	٠,٠٤٣-	٠,٦٩٠	٠,٠٠١	٠,٤٨٥
٤	٠,٢٢٠	٠,٢٧٩	٠,١١٣	٠,٠٥٣	٠,١١٦	٠,١٥٥
٥	٠,٠٣٨	٠,٠٩٣	٠,١٧٢	٠,٠٠٥-	٠,١٦٧	٠,١٦٨
٦	٠,٠٢١	٠,٠٤٨	٠,٠٦٨-	٠,١٠١-	٠,٠٣٥	٠,٠١٩
٧	٠,٠٣١-	٠,١١٧	٠,٠٠١	٠,٠٧٠	٠,٠٤١	٠,٠٢١
٨	٠,٠٤٥	٠,٠١٠٥	٠,٧٧٣	٠,٠١٢	٠,٠٣٣	٠,٦٠٢
٩	٠,٢٨٩	٠,٤٠٧	٠,٠٤٥	٠,٠٧٥-	٠,٠٩٤	٠,١٣٣
١٠	٠,٠٦٩	٠,٠٣٩	٠,١٨٥	٠,٦٧٨	٠,٠٩٨-	٠,٥١٠
١١	٠,١٥٤	٠,٧٥١	٠,١١٨	٠,٠٠٥	٠,٠٠٧-	٠,٦٠٢
١٢	٠,٠٠٣-	٠,١٦١-	٠,٠٥٩-	٠,١٢٩-	٠,٠٢٠	٠,٠٤٦
١٣	٠,٠٥٠١	٠,٢٧٥	٠,١٢٠	٠,٠٣٦	٠,٠٣٤	٠,٥٣٧
١٤	٠,٠١٧	٠,١٨١	٠,١١١-	٠,١١٧	٠,٠٣٤	٠,٠٦٠
١٥	٠,١٥٧	٠,٠٨٧	٠,٥٩٤	٠,٠٧٥	٠,١٩٨	٠,٤٣٠
١٦	٠,٢٢٨	٠,٠٢٣	٠,٠٦٤	٠,٠٠٥-	٠,٠٩٣	٠,٠٦٥
١٧	٠,١٨٠-	٠,٠٨٨-	٠,٠٩٧-	٠,٠٢٠-	٠,٠٠٥-	٠,٠٤٢
١٨	٠,١٥١	٠,٣٨٣	٠,٠٨٩	٠,١٠١	٠,٠٤٠	٠,١٨٩
١٩	٠,٠٧٧	٠,٣٦٥	٠,٠٤٤-	٠,١١٣	٠,٥٧١	٠,٤٨٠
٢٠	٠,٧١٣	٠,٢٤٢	٠,٠٨٥	٠,٠٣١-	٠,٠٧٩	٠,٥٧٣
٢١	٠,٠٠٣	٠,٠٦٧	٠,٠٢٢-	٠,٠٢١	٠,٠١٠	٠,٠٠٦
٢٢	٠,٠٢٧	٠,١٤١	٠,٧٣٨	٠,١٠٢	٠,١١٨	٠,٥٩٠
٢٣	٠,٠٧٦	٠,٠٢٧	٠,١٠٥-	٠,٠٣١-	٠,٠٤٠	٠,٠٢٠
٢٤	٠,٠٦١-	٠,١٤٦	٠,٠٥٦	٠,٦٩٠	٠,٢٣٣	٠,٥٥٩
٢٥	٠,١٢٢	٠,٦٣٢	٠,٠٢٢	٠,١٤٩	٠,٠٣١-	٠,٤٣٨
٢٦	٠,٠٢٨	٠,٠٦٣	٠,١٨٧	٠,٠٠٤-	٠,٢٣٣	٠,٠٩٤
٢٧	٠,٤٠٣	٠,٠٦٢	٠,٠٨٥	٠,٢٠٢	٠,٠٤٣-	٠,٢١٥
٢٨	٠,١٢٧	٠,٠٦١	٠,٠٣٠	٠,١١٥	٠,٠٩٧	٠,٠٤٣
٢٩	٠,٠٩٨	٠,١٦٧	٠,٠٤٠	٠,١١٠	٠,١٥٨	٠,٠٧٦
٣٠	٠,٠٦٦-	٠,٠٢٧-	٠,١١٠	٠,٠٠٥	٠,٠٢١-	٠,٠١٨
٣١	٠,٢٤٣	٠,٢١٤	٠,٠٠٥-	٠,٥٤٣	٠,١٤٤	٠,١٢٧
٣٢	٠,٠٨٩	٠,٠٣٩-	٠,١٩٦	٠,٥٠١	٠,١٥١-	٠,٣٢٢
٣٣	٠,١٠٣	٠,٠٩٧	٠,٠٢٧	٠,٠٥٨	٠,١٧٢	٠,٠٥٤
٣٤	٠,٠٢٩	٠,٣٠٢	٠,٠٤٤	٠,٠٦١	٠,٤٢٩	٠,٢٨٢
٣٥	٠,٧١٢	٠,٠١٢	٠,٠٢١	٠,٠٥٣	٠,٠٣٨	٠,٥١٢
٣٦	٠,١٣٠	٠,٠٧٦	٠,٠٢٠-	٠,١٧٣	٠,٠٢٣	٠,٠٥٤
٣٧	٠,٠٧٩-	٠,٠٤٠-	٠,٠١٤	٠,٠٢٠	٠,١٣٨	٠,٠٢٧
٣٨	٠,٠٦٢	٠,١٢١	٠,٢٨٢	٠,٠٤١	٠,٠٠٧	٠,١٠٠

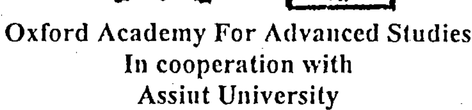
تابع ملحق رقم ٦

يوضح مصفوفة معاملات الارتباط بين فقرات اختبار أساليب المعاملة الوالدية " بعدالتدوير "

٣٩	٠,٤٢٣	٠,٢٤٣	٠,٠٢٩	٠,٠٣٤-	٠,٠٤١-	٠,٢٤٢
٤٠	٠,٠٦١-	٠,٢٠٨	٠,٠١٠-	٠,٥١٠	٠,١٨٥	٠,٣٤١
٤١	٠,٢١٢	٠,٥٨٤	٠,١٦٨	٠,٠٣٩	٠,٠٩٢	٠,٤٢٤
٤٢	٠,٠١٤-	٠,٠٦٤-	٠,١٧٨	٠,٠٠٥	٠,٥٠١	٠,٢٨٧
٤٣	٠,٤٤٣	٠,٢٠٤	٠,١٣٠-	٠,٠٠٩	٠,١٠٢	٠,٢٥٧
٤٤	٠,١٢٩	٠,١٥٥	٠,٠٠٤	٠,٠١٦	٠,٠٦٣-	٠,٠٤٥
٤٥	٠,٠٤٨	٠,١٠٦	٠,٣٦٦	٠,٢١٥	٠,٠٧٠	٠,١٩٩
٤٦	٠,٠٠١	٠,١٦٧	٠,٣٠٧	٠,١٥١	٠,١٠٠	٠,١٥٥
٤٧	٠,٠٤٤	٠,٠١٦	٠,١٠٠-	٠,٠٠٣-	٠,٠٤٩-	٠,٠١٥
٤٨	٠,٠٧٠-	٠,٠٧٩-	٠,١٣٥	٠,٢١٩	٠,٠٣٠	٠.٠٧٨
٤٩	٠,٢٢٠	٠,٥٠١	٠,٠٩٢	٠,٠٢١	٠,٠٧٤	٠,٣١٤
٥٠	٠,٠٦٠	٠,٣٩٣	٠,٢٥٢	٠,١١٦-	٠,٠٥٠١	٠,٥٠٦
٥١	٠,٨٢٧	٠,٠٤٩	٠,٠٢٥	٠,٠٨٣	٠,٠٢٧	٠,٦٩٥
٥٢	٠,٠٧٢	٠,٠٩٠	٠,١٢٠	٠,١٢٣	٠,٠٠٨-	٠,٠٤٣
٥٣	٠,٠٥٣	٠,٠٠٥-	٠,٢٢٤	٠,٠٠٢	٠,٠٨٥	٠,٠٦٠
٥٤	٠,٠٠١-	٠,١٣٠	٠,٢٩٦	٠,٠٣٨-	٠,١٠٧	٠,١١٧
٥٥	٠.٥٣٠	٠,٢٦٣	٠,٠٤٩	٠,٠٥٩	٠,٠٨٩	٠,٣٦٤
٥٦	٠,٠٥٨	٠,٠٩١	٠,١٦٣	٠,٢٧٨	٠,٠٨٩	٠,١٢٣
٥٧	٠,٢١٩	٠,٦٦١	٠,٠٧١	٠,١٣٦	٠,١٢٤	٠,٥٢٤
٥٨	٠,١٧٥	٠,٠١٧	٠,٢٢٣	٠,٠٥٩-	٠,٥٢٩	٠,٣٥٨
٥٩	٠,٤٤٢-	٠,٠٦٣	٠,١٤١	٠,١٨١	٠,٠٣٦-	٠,٢٣٨
٦٠	٠,٠٥١	٠,٠٢٦	٠,١٦٩	٠,٠١٧	٠,٠٣٢-	٠,٠٣٣
٦١	٠,٠١٢-	٠,٠٠٣-	٠,٠١٠	٠,٠٠٩-	٠,١٨٩	٠,٠٣٦
٦٢	٠,١٥٩	٠,٠١٩-	٠,٣٨٦	٠,٠٤٣	٠,٠٢٥	٠,١٧٧
٦٣	٠,٥٨٢	٠,٢١٩	٠,٠٣٠	٠,٠٨٠	٠,٠١٨	٠,٣٩٤
٦٤	٠,٠٨٣	٠,١٠٣-	٠,٠٥٨	٠,٥٠١	٠,٠٠٨	٠,٢٧٢
٦٥	٠,٠٦١-	٠,٠٩٧	٠,٠٤٨-	٠,٠١١-	٠,١١٧	٠,١١٤
٦٦	٠,٢٣٩	٠,٠٣٩-	٠,٠١١-	٠,١٣٤	٠,٦٨٢	٠,٥٤٢
٦٧	٠,١٥٥	٠,٣٥١	٠,١١٧	٠.٠٩٦	٠,٠٧٥	٠,١٧٦
٦٨	٠,٦٩٠	٠,٠٨١	٠,١١٤	٠,٠١٦	٠,١٤٥	٠,٥١٧
٦٩	٠,٠٠٣	٠,١١٤	٠,١٨٤	٠,٠٤٩	٠,٢٠٢	٠,٠٩٠
٧٠	٠,٠١١	٠,٠١٥-	٠,٤١٢	٠,٠٢١	٠,٠٨٣	٠,١٧٧
٧١	٠,٥٧٣	٠,٧٩٩	٠,٠٣٣	٠,٠٩٢	٠,١٦٦	٠,٤٠٥
٧٢	٠,١٩٠	٠,٠٦٦	٠,٣٦٢	٠,١٣٤	٠,٠٢٠-	٠,١٩٠
٧٣	٠,١١٠	٠,٦٨٤	٠,٢٤١	٠,٠٧٧	٠,٠٤١	٠,٠٤٨٩
٧٤	٠,٢٩٦	٠,١٢٧	٠,١٤٥	٠,٠٥٠	٠,١٢١	٠,١٤٢
٧٥	٠,٠٤٦-	٠,٠١٣	٠,١٠٣-	٠,٠٠٤	٠,٠٩٣-	٠,٠٢٢
٧٦	٠,٣٠٧	٠,٢٠٩	٠,٠٤١	٠,٠٧٥-	٠,٠١١-	٠,١٤٥
الجذر الكامن	٦,٣٧٣	٤,١٥٥	٢,٨٥٣	١,٩٥٨	١,٦٦١	
نسبة التباين	٨,٤	٥,٥	٣,٨	٢,٦	٢,٢	






Oxford Academy For Advanced Studies
In cooperation with
Assiut University

Some Temperamental Traits and Parental Attitudes as Related to Commitment of Traffic Accidents.

Ph.D.Thesis in Educational Psychology

Submitted by:
Muhammed Ali. Samran Al- Banyan Al- Harbi

Supervised by :

Prof. Ahmed Osman Saleh Tantawy	Dr. Thabet Md.Saleh Al- Qahtani
Prof. of Educational Psychology	Assistant Prof. of Research Methodology
Faculty of Education	Faculty of Education
Assiut University	Umm Al- Qura University Makkah.

-1998 –